

新竹市區域計畫 (規劃草案)

擬定機關：新竹市政府

中華民國 105 年 7 月

目 錄

第一章	緒論	1-1
第一節	計畫背景	1-1
第二節	法令依據	1-3
第三節	計畫年期及計畫範圍	1-3
第二章	發展背景及現況分析	2-1
第一節	上位及相關計畫	2-1
第二節	區域環境現況	2-30
第三章	發展預測分析	3-1
第一節	人口總量預測	3-1
第二節	容受力分析	3-4
第四章	區域空間發展目標及策略構想	4-1
第一節	都市發展課題分析	4-1
第二節	新竹市發展願景	4-8
第三節	城鄉發展模式與空間發展策略定位	4-10
第四節	都市空間發展指認	4-18
第五節	整體空間發展佈局構想	4-28
第五章	區域性部門計畫	5-1
第一節	區域性產業發展計畫	5-1
第二節	區域性觀光遊憩計畫	5-7
第三節	區域性公共設施計畫	5-13
第四節	區域性運輸系統計畫	5-23
第六章	土地分區使用計畫及土地分區管制	6-1
第一節	土地使用基本方針	6-1
第二節	土地資源分類	6-2
第三節	全市土地使用綱要計畫	6-6
第四節	土地使用分區劃定與檢討	6-23
第五節	土地使用分區管制	6-33
第七章	實施計畫及單位	7-1

圖 目 錄

圖 1-1	計畫範圍(陸域部分)示意圖.....	1-4
圖 1-2	計畫範圍(海域部分)示意圖.....	1-4
圖 2-1	新竹科學城發展計畫示意圖	2-7
圖 2-2	新竹市發展構想示意圖	2-12
圖 2-3	新竹市重大交通建設計畫示意圖.....	2-17
圖 2-4	北臺食品生技產業網絡結構示意圖.....	2-21
圖 2-5	新竹市海岸地區災害潛勢示意圖.....	2-28
圖 2-6	新竹市地形環境示意圖	2-31
圖 2-7	地質分布示意圖.....	2-31
圖 2-8	新竹市斷層分布示意圖	2-31
圖 2-9	新竹市自然河川分布示意圖	2-33
圖 2-10	新竹市都市發展紋理示意圖	2-37
圖 2-11	新竹市各都市計畫地區示意圖.....	2-39
圖 2-12	新竹市土地使用分區示意圖	2-41
圖 2-13	新竹市土地使用編定示意圖	2-41
圖 2-14	新竹市非都市土地申請開發案件分布示意圖.....	2-42
圖 2-15	新竹市產業用地供給分布示意圖.....	2-44
圖 2-16	新竹市土地利用現況示意圖	2-46
圖 2-17	新竹市設施型使用分區之發展情形示意圖	2-48
圖 2-18	新竹市災害敏感類型環境敏感地區分布示意圖.....	2-54
圖 2-19	新竹市生態敏感類型環境敏感地區分布示意圖.....	2-55
圖 2-20	新竹市文化景觀敏感類型環境敏感地區分布示意圖.....	2-56
圖 2-21	新竹市資源敏感類型環境敏感地區分布示意圖.....	2-57
圖 2-22	新竹市其他敏感類型環境敏感地區分布示意圖.....	2-58
圖 2-23	新竹市近年淹水災區示意圖	2-61
圖 2-24	新竹市一日暴雨(600mm)淹水潛勢示意圖	2-63
圖 2-25	新竹市人口密度成長折線圖	2-64
圖 2-26	新竹市近年戶數與戶量成長趨勢示意圖	2-65
圖 2-27	新竹市人口結構金字塔圖(民國 104 年底).....	2-65
圖 2-28	新竹市人口動態示意圖	2-66
圖 2-29	新竹市各都市計畫區人口數成長趨勢圖	2-67
圖 2-30	新竹市各都市計畫區人口成長率折線圖	2-67
圖 2-31	新竹市製造業(中行業)、服務業相對成長分析圖	2-71
圖 2-32	新竹市觀光遊憩資源分布示意圖.....	2-75

圖 2-33	新竹市現況平、假日瓶頸路段示意圖	2-80
圖 2-34	新竹市各類市區接駁車路網示意圖	2-82
圖 2-35	新竹市境內自行車路網示意圖	2-82
圖 2-36	新竹市各行政區現況旅次分佈示意圖	2-83
圖 3-1	新竹市人口預測趨勢圖	3-2
圖 3-2	新竹地區自來水供需圖	3-6
圖 4-1	新竹市發展願景示意圖	4-8
圖 4-2	竹竹苗集約發展區示意圖	4-15
圖 4-3	空間發展指認流程圖	4-18
圖 4-4	環境敏感區分布概況圖	4-19
圖 4-5	全市發展空間機能佈局示意圖	4-25
圖 5-1	新竹市產業發展部門計畫目標及發展構想示意圖	5-1
圖 5-2	產業發展策略地區分布示意圖	5-6
圖 5-3	新竹市觀光遊憩發展部門計畫目標及發展構想示意圖	5-7
圖 5-4	新竹市觀光遊憩空間規劃構想示意圖	5-12
圖 5-5	公共設施部門目標體系架構圖	5-13
圖 5-6	新竹地區自來水供需圖	5-15
圖 5-7	新竹市公共設施發展策略區位置示意圖	5-22
圖 5-8	新竹市整體運輸系統發展目標與策略架構	5-25
圖 5-9	新竹市整體運輸主幹道路網系統建議示意圖	5-26
圖 5-10	頭前溪兩岸主幹道公共運輸專用道潛在路網示意圖	5-28
圖 5-11	主要客運站之推、拉式交通整合措施示意圖	5-29
圖 5-12	新竹市公共運輸主軸與 TOD 客運節點建議示意圖	5-30
圖 6-1	都市計畫範圍內發展策略區分布示意圖	6-6
圖 6-2	新竹市新訂都市計畫區位示意圖	6-8
圖 6-3	新訂都市計畫區位套繪環境敏感區(第 1 級)示意圖	6-10
圖 6-4	新訂都市計畫區位套繪環境敏感區(第 2 級)示意圖	6-10
圖 6-5	設施型使用分區分布示意圖	6-11
圖 6-6	海岸地區及海岸防護範圍示意圖	6-12
圖 6-7	海岸地區、海岸防護範圍及都市計畫地區範圍示意圖	6-16
圖 6-8	新竹市農地資源分類分級劃設成果示意圖	6-20
圖 6-9	全市土地使用綱要計畫圖	6-22

表 目 錄

表 2-1	上位計畫綜理表.....	2-1
表 2-2	新竹市分區發展構想定位表	2-11
表 2-3	運輸部門上位及相關計畫一覽表.....	2-13
表 2-4	新竹市政府近年交通施政計畫與重點彙整表.....	2-13
表 2-5	新竹市重大交通建設計畫綜理表.....	2-15
表 2-6	六大新興產業發展策略表	2-18
表 2-7	「產業有家 家有產業」各地區重點產業綜整表.....	2-20
表 2-8	我國生技政策綜理表	2-21
表 2-9	新世紀第三期國家建設計畫發展政策內容彙整表.....	2-22
表 2-10	產業相關政策與重大建設計畫綜整表	2-23
表 2-11	新竹市重大產業投資計畫綜理表.....	2-24
表 2-12	新竹市地形分區綜理表	2-30
表 2-13	新竹市地質分佈綜理表	2-30
表 2-14	新竹氣象站氣候十年統計資料表.....	2-32
表 2-15	新竹市水文環境綜理表	2-32
表 2-16	新竹市行政區劃沿革簡表	2-35
表 2-17	新竹市都市計畫概況及辦理進度表.....	2-38
表 2-18	新竹市都市計畫地區發展概況表.....	2-39
表 2-19	新竹市非都市土地使用分區統計表.....	2-40
表 2-20	新竹市非都市土地使用編定統計表.....	2-40
表 2-21	新竹市產業用地發展現況表	2-44
表 2-22	新竹市土地利用現況面積統計表.....	2-45
表 2-23	新竹市都市計畫地區發展概況表.....	2-47
表 2-24	新竹市災害敏感類型環境敏感地區綜理表	2-49
表 2-25	新竹市生態敏感類型環境敏感地區綜理表	2-50
表 2-26	新竹市文化景觀敏感類型環境敏感地區綜理表.....	2-51
表 2-27	新竹市資源利用敏感類型環境敏感地區綜理表.....	2-52
表 2-28	新竹市其他敏感類型環境敏感地區綜理表	2-53
表 2-29	新竹市近年來重大颱風淹水事件調查表	2-59
表 2-30	新竹市近年來地震歷史災害綜整表.....	2-62
表 2-31	新竹市一二三級產業產值綜整表.....	2-68
表 2-32	新竹市製造業、服務業相對成長產業綜整表.....	2-72
表 2-33	新竹市與全國主要觀光遊憩據點遊客人次比較分析表	2-73
表 2-34	民國 103 年新竹市與全國旅館營運概況綜整表.....	2-74

表 2-35	新竹地區現有水庫或壩堰概況表	2-76
表 2-36	新竹市淨水廠供應概況表	2-76
表 3-1	新竹市人口預測推估表	3-2
表 3-2	新竹市各都市計畫區(含非都)115 年計畫人口分派表	3-3
表 3-3	新竹市各區新增住宅區之平均容積率	3-4
表 3-4	新竹市各都市計畫區(含非都) 新增住宅區面積需求推估分析表	3-5
表 4-1	新竹市區域計畫空間指標策略指導列表	4-9
表 4-2	上位計畫回顧綜整表	4-12
表 4-3	相關案例回顧綜整表	4-14
表 4-4	空間發展佈局整體構想綜整說明表	4-29
表 5-1	新竹市工業用地需求推估表	5-1
表 5-2	新竹市服務業用地需求產業綜整表	5-2
表 5-3	新竹市服務業產業用地需求預測表	5-2
表 5-4	新竹市至民國 115 年國內觀光遊憩人次推估表	5-7
表 5-5	新竹市至民國 115 年國際觀光遊憩人次推估表	5-8
表 6-1	土地使用基本方針綜理表	6-1
表 6-2	新竹市土地資源分類及環境敏感地區因應策略綜理表	6-2
表 6-3	新竹市新訂都市計畫綜理表	6-7
表 6-4	新訂都市計畫與環境敏感地區(第 1 級、第 2 級)套疊分析說明綜理 表	6-9
表 6-5	新竹市農地資源面積統計一覽表	6-18
表 6-6	新竹市各都市計畫農業區農地資源面積統計表	6-19
表 6-7	擬釋出農地資源面積統計表	6-19
表 6-8	全市土地使用綱要計畫綜整說明表	6-22
表 6-9	都市計畫區發展腹地需求一覽表	6-32
表 6-10	鄉村區公共設施及公用設備表	6-37
表 7-1	新竹市政府應辦及配合事項一覽表	7-1

第一章 緒論

第一節 計畫背景

一、實施縣市區域計畫緣起

現有台灣北、中、南及東部區域計畫係屬中央（內政部）擬定之跨縣（市）轄區範圍之空間發展計畫，惟地方政府並未針對其整體轄區範圍擬定相對應之法定計畫，各地方政府對其轄區發展願景及構想無法提出主張，且因未有相關法規授予執行職權，以致無法具體落實計畫管制。是以，如何推動地方政府擬訂空間發展計畫，為當前國土規劃刻不容緩的課題。

爰此，配合內政部對於國土計畫法之修訂，近年積極陸續推動各直轄市、縣（市）政府擬定縣(市)區域計畫，及修訂「區域計畫法施行細則」、「非都市土地使用管制規則」、「非都市土地開發審議作業規範」等相關配套法案。依據區域計畫法第 5 條第 2 款規定略以：「…下列地區應擬定區域計畫：…2. 以首都、直轄市、省會或省（縣）轄市為中心，為促進都市實質發展而劃定之地區。」前開規定即為地方政府擬定各該直轄市、縣（市）區域計畫法源依據。

本案以新竹市地理人文特色及位於台灣西部科技走廊的重要位置，有效之土地資源管理及引導發展，將是帶動未來新竹市發展及進一步深化競爭力之關鍵。再者，行政院民國 99 年 2 月核定之「國土空間發展策略計畫」，揭鑒了「塑造創新環境，建構永續社會」總目標下，新竹市定位為北部城市區域之創研文化國際都會及高科技產業帶，並依循西部創新發展軸構想，有效活用土地資源，強化產業競爭力，導向新綠能、新文創、新品味之生態城發展。爰此，在該發展趨勢下，未來市政推動重大投資建設之規模勢必提升，地區發展之計畫性管制與資源整合勢在必行，同時，新竹市整體之發展願景與策略應預為研擬，以符合未來制度變遷、修法趨勢、及地區發展需求。

綜上，配合中央國土計畫及區域計畫之推動，新竹市確有必要研擬長期性、綜合性、目標與政策導向之計畫，以充分發揮縣市層級的空間計畫，銜接未來縣市國土計畫，俾利引導土地及空間有秩序之發展建設。據此，藉由擬定「新竹市區域計畫」以提出整體區域之產業發展、土地使用、交通運輸系統、公共設施、觀光遊憩、環境保護等計畫，並訂定空間發展指標及融合成長管理、生態、健康、永續等發展概念，作為本市區域發展、土地利用及生態保育

之執行指導計畫。

二、計畫目標

- (一)發揮地方自治精神，落實計畫引導新竹市發展藍圖，並能彈性因應全球經濟及多元社會之發展變遷。
- (二)審視新竹市土地與分配地區資源，健全新竹市產業環境與促進經濟永續發展，並完善保育生態環境。
- (三)檢視及指認新竹市當前空間發展課題，並提出因應對策，以落實強化計畫指導土地開發之功能。
- (四)提供國土計畫法研訂直轄市、縣(市)國土計畫政策之有效接軌。

第二節 法令依據

依據「區域計畫法」第 5 條規定：「左列地區應擬定區域計畫：一、依全國性綜合開發計畫或地區性綜合開發計畫所指定之地區。二、以首都、直轄市、省會或省（縣）轄市為中心，為促進都市實質發展而劃定之地區。三、其他經內政部指定之地區。」

第三節 計畫年期及計畫範圍

一、計畫年期

依循全國區域計畫指導並配合「直轄市、縣(市)區域計畫規劃手冊」之建議，本計畫訂民國 115 年 (2026 年)為目標年。

二、計畫範圍

本案計畫範圍包括新竹市全市土地，包括陸域及海域二大區域，說明如下：

(一)陸域部分：

東與新竹縣相接，西濱台灣海峽，北以頭前溪與新竹縣接壤，南與苗栗縣相鄰，總面積約 10,753.34 公頃，其中都市土地面積約 4,624.95 公頃(佔全市 43.01%)，非都市土地面積約 6128.39 公頃(佔全市 56.99%)。新竹市行政區域分成 3 區，其中以香山區最大(佔全市 52.66%)，東區次之(佔全市 32.24%)，北區最小(佔全市 15.10%)，詳圖 1-1。

(二)海域部分：

依內政部 102 年 10 月 31 日台內營字第 1020810202 號令訂定之「區域計畫之直轄市縣(市)海域管轄範圍」，新竹市海域管轄範圍之坐標為點號 8(120.671890,25.006810)、點號 9(120.926875,24.856748)、點號 10(120.879253, 24.734564)、點號 11(120.606321, 24.952489)，面積 387.5623 平方公里。詳圖 1-2。

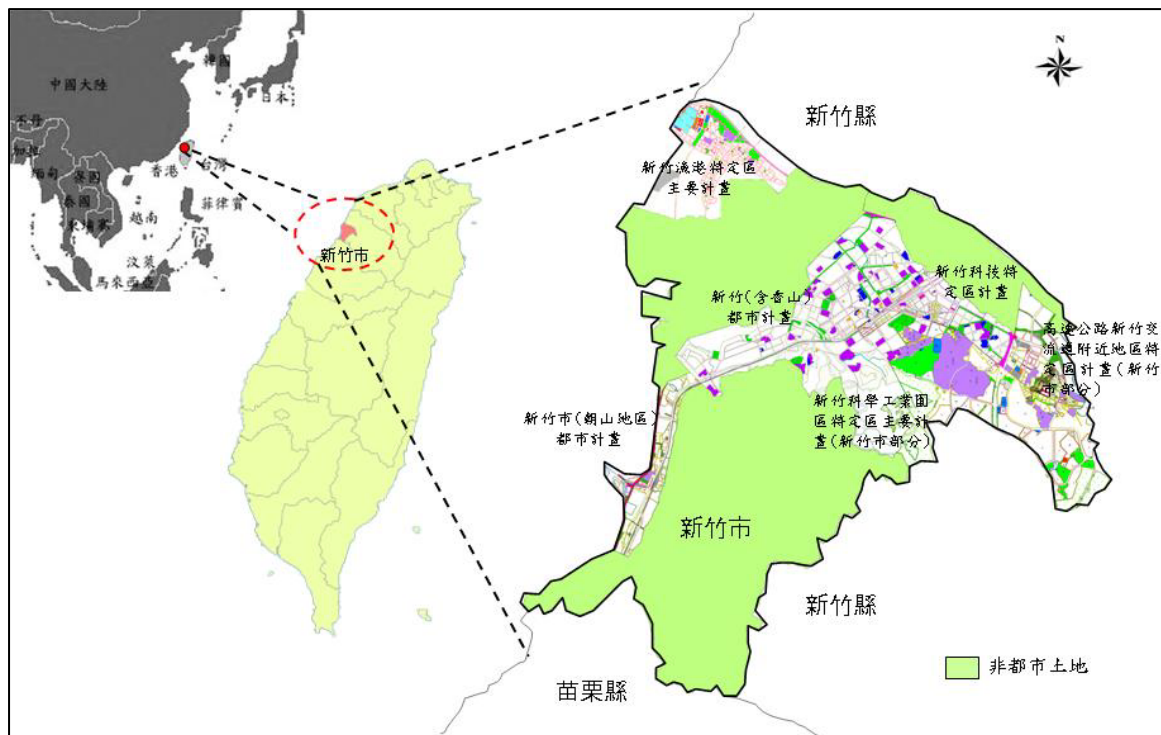
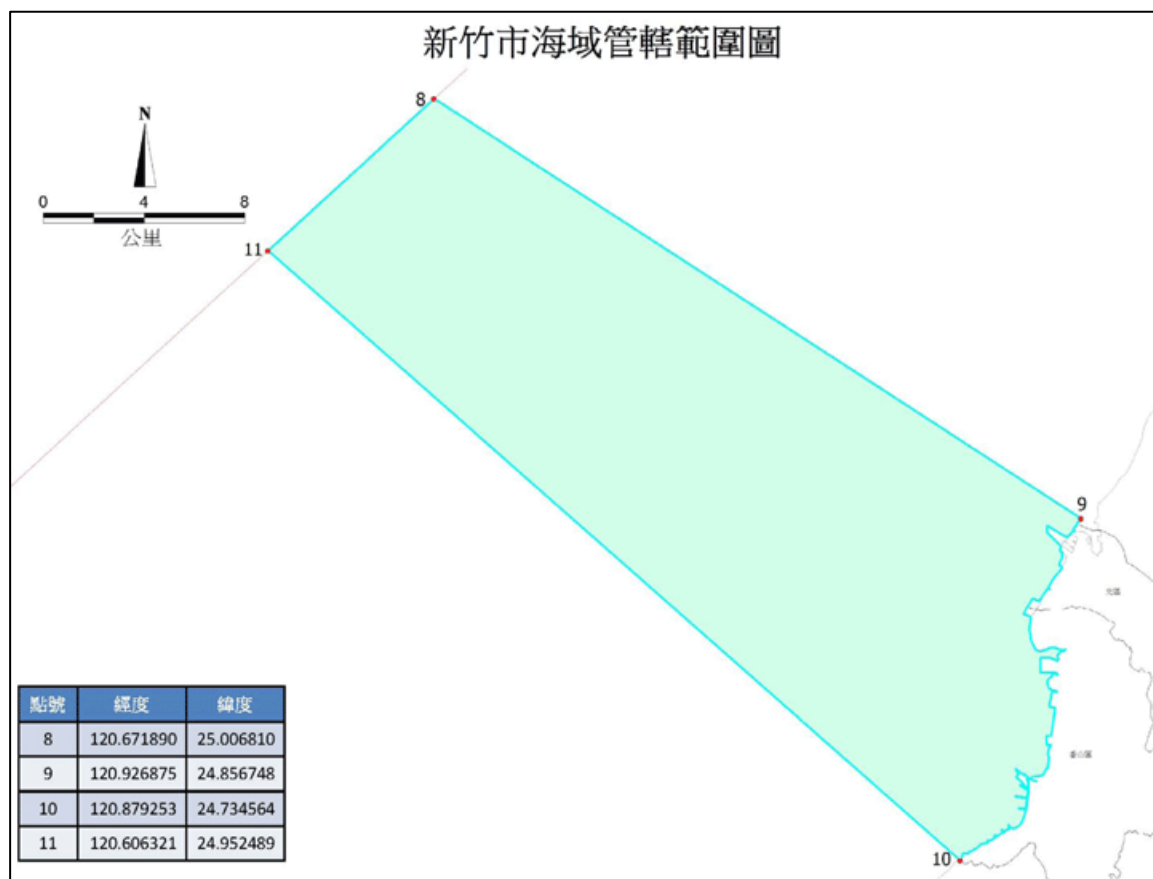


圖 1-1 計畫範圍(陸域部分)示意圖



資料來源：內政部 102.10.31 台內營字第 1020810202 號。

圖 1-2 計畫範圍(海域部分)示意圖

第二章 發展背景及現況分析

第一節 上位及相關計畫

一、上位計畫

新竹市位於台灣北部地區，其空間及重大建設面向之上位計畫包括國土空間發展策略計畫、國土綜合發展計畫(草案)、全國區域計畫、國土保安及復育計畫(草案)及變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第一次通盤檢討)—因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制等，茲將指導新竹市相關內容綜整如下。

表 2-1 上位計畫綜理表

計畫名稱	計畫概要	對新竹市相關指導內容
國土空間發展策略計畫(民國 99 年)	將國土空間結構及發展構想分為四個階層，提出一點、三軸一環離島、三大城市區域及東部區域、以及七個區域生活圈及縣市合作區域等構想，其中對新竹市空間發展指導： 1. 西部創新發展軸： (1) 運用高鐵車站特定區所擁有的交通機動性、交通可及性以及高環境品質三大特點，將高鐵車站特定區發展成為地方的新成長中心，並藉由無縫運輸服務以及沿運輸軸線佈設集約、混合使用的發展單元，藉集約化發展提高公共建設的投資及使用效率。 (2) 強化區域產業發展走廊的競爭力，設定特定強項(leading sector)與發展主軸，加強投資公共建設，優化產業投資環境，使其發揮區域成長中樞的角色帶動周邊區域發展。 (3) 建立都市及工業區再造與創新轉型機制，有效活用土地資源。 2. 北部城市區域：區內產業活動興盛，各類工商服務發達，加上國際海空港運輸便捷、軌道運輸系統漸趨完善，各種文化設施走向精緻化發展，使北臺城市區域整體服務機能漸趨完備，未來本區的整體發展應以「提升品質」為要務。 3. 桃竹苗區域生活圈及縣市合作區域：可依據區域內產業特色與地理環境，創造自身的特殊競爭優勢，並且在水資源管理、垃圾處理問題、防救災、產業發展、區域運輸等施政議題上，可採跨域平台之縣市合作，以發揮其最大效益。	在國土空間發展策略計畫指導下，新竹市位於三軸之「西部創新發展軸」及「中央山脈保育軸」範圍內，強調都市與創新產業發展的國土管理，未來西部地區將以創意、創新作為城鄉轉型與發展的核心價值，成為創新發展軸帶；且新竹市同屬北部城市區域，是國家首要門戶、經貿核心、創研與文化國際都會及高科技產業帶，整體發展應以「提升品質」為要務。
臺灣北部區域計畫(第一次通盤檢討)(民國 84 年)	1. 計畫目標： (1) 強化臺北都會區以外基隆、桃園、新竹、宜蘭等生活圈之中心都市功能以提高當地生活之自主性。 (2) 融合自然、居住及生產環境為一體，以安定居住人口。 (3) 誘導區域土地合理使用，以改善環境品質。 (4) 健全整體交通運輸系統，縮短交通時間與成本。 2. 新竹市定位： (1) 新竹地區將發展成為北部區域僅次臺北都會區之次區域中心。 (2) 配合新竹科學園區之發展，引導新竹都會區成為現代化都會區及國際科技交流門戶。 3. 發展構想：	1. 新竹平原區科技學術城為自足性地域中心。 2. 海岸地區油氣、工業發展活絡，應配合保護近岸海域脆弱海洋動植物地質生態資源，審慎開發。 3. 發展過程應注意對頭前溪自來水水質水量保護區之影響。

計畫名稱	計畫概要	對新竹市相關指導內容
	(1) 生活圈機能分工之強化：新竹生活圈除以北部區域次中心為定位外，並以區域科技、製造與學術中心為主要機能。 (2) 山坡地土地多元化利用：釐清山坡地保育區之範圍，並執行保育措施，非屬山坡地保育區之山坡地土地應依山坡地可利用限度標準，適度調整為其他使用地，以供都市發展需求。 (3) 都會區成長管理：成長管理以清查自然與人文資源，評估基礎設施包括質與量，與分析財政能力為基礎，其目的在引導發展，控制與確保開發產生之影響；為維持生活品質，應根據公共設施建設的時程與容量，規範地區發展速率，以資源管理為前提，強調合理的成長時程，以主動積極引導發展，追求生態、經濟、社會之共同目標。 (4) 網格狀快速公路網之建立：網格狀之快速公路網使濱海至內陸活動之方便性一致，提供工業區、遊憩區及住宅社區等聯外之交通動脈，加速偏遠內陸及濱海地區發展。 (5) 高速運輸及通信系統之發展：高速鐵路通車後，除大幅提升臺灣西部地區運輸服務水準，配合各都會區大眾運輸網路及資訊運輸網路計畫，縮短各次區域間之社會經濟及文化差距。 (6) 沿海工業區及遊憩區之發展：部份工業原料需仰賴海外進口，為降低運輸費用，工業區宜設於臨近港口地帶，以利於公害防治。另海岸地區隨海防管制放寬，在國內戶外遊憩需求日益提高之情況下，海岸遊憩將作適當開發。 (7) 未來預留發展地區之劃設：依據環境敏感地之適宜性分析結果，以區域整體發展為原則，於避免觸及環境敏感地區之考量下，配合劃設未來預留發展用地。 (8) 新市鎮、新社區建設：主要目的為增加住宅供給，並建立住宅用地之儲備制度，提供合宜價位之住宅用地，將依據人口分佈狀況及住宅需求，加速推動社區建設。	
國土綜合發展計畫(草案)(民國 90 年)	以「綠色矽島」之理念，結合國際間「永續發展」之潮流，將台灣塑造為「寧適、安全、永續的美麗島」及「效率、便捷、資訊化的科技島」，並以創造「平衡的生態環境」、「寧適的生活環境」與「效率的生產環境」為永續發展之基礎。 利用建立環境資料庫、劃設限制開發地區、推行發展許可制、農地釋出及加強生態防災概念等策略，達成「永續生態環境」、「寧適生活環境」及「效率生產環境」等目標；生活環境改善部分為加強綠色農村美化、都市更新、優良品質之住宅社區及交通建設等公共設施之整體規劃；營造效率生產環境之策略包括獎勵科技產業、智慧型產業園區的投資，重視區位環境之配合及空間需求。此外透過整體開發及獎勵民間投資興建等方式得以充分提供社會大眾所需之公共設施。	1. 新竹市定位位於台北都會區，藉由已建構完善之科技及相關服務業的優勢，承繼「亞太營運中心」政策目標，並配合全球運籌計畫的推動及知識經濟產業的萌芽，使其發展為一個能與世界接軌的「全球運籌管理」據點。 2. 為加強台灣產業國際競爭力，新竹市在台灣地區產業空間體系中，將成為全國高附加價值產品製造及研發中心、技術支援中心，並成為文化科學城及台灣國際化門戶。

計畫名稱	計畫概要	對新竹市相關指導內容
國土保安及復育計畫(草案)(民國98年)	推動流域全面性之國土保育工作，提出總體策略方向以及分別針對山坡地（含流域中、上游）、平地（含流域下游及都會地區）及沿海（含地層下陷地區）擬訂之推動策略及措施，相關指導內容摘要如后： 1. 山坡地： (1) 建構中央山脈保育廊帶：透過國家公園、各類生態及景觀資源區等環境敏感區之保育，逐步恢復山坡地自然生態與景觀。 (2) 降低土石流風險遠離災害：有效合理管理國土，減緩土石流等地質災害破壞程度，保障居民生命財產安全。 (3) 原鄉資源部落共享：建立自然資源共管共享制，讓原住民共享利益。 (4) 發展山區生態旅遊：平衡保育與開發，適當提供山區生態旅遊機會。 2. 平地： (1) 提高森林覆蓋率：形成具生態及緩衝功能之綠帶。 (2) 提升都會地區滯洪能力：推動公有地、公園等公共場所設置滯洪設施。 (3) 一縣市一生態親水河川：改善水體水質及水岸環境。 (4) 確保重要公共設施與維生管道安全暢通。 3. 沿海(含地層下陷地區)： (1) 降低水患風險遠離災害：以工程、非工程手段減低沿海地區水患程度。 (2) 地層下陷地區轉型利用：轉型為自然生態濕地公園或多功能滯洪池。 (3) 改善沿海生物棲地環境：豐富海岸地景生態，逐步建構濱海綠色廊道。 (4) 一縣市一處自然生態景觀海岸：推廣戶外生態教室。	該計畫重點著重於流域全面性的國土保育工作，並針對流域實質的空間面，包括山坡地、平地以及沿海提出推動策略。新竹市現有頭前溪、客雅溪、三姓溪、海水川溪、鹽港溪等河川流域分布，是故於國土保育區之劃設上，應納入該計畫對於流域治理之策略指導。
變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第一次通盤檢討)－因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制(民國99年)	1. 土地資源管理策略以加強土地資源保育為前提，嚴格管制山坡地、森林地區及各類環境敏感地之開發行為。 2. 依據土地資源，規劃「限制發展地區」、「條件發展地區」及「一般發展地區」等3類地區，並配合非都市土地使用分區進行重疊管制。 3. 在國土規劃上將以建構「北臺灣」、「中臺灣」及「南臺灣」3大生活圈為目標，而在區域發展上，則以縣市改制為契機，朝向「北北基宜」、「桃竹苗」、「中彰投」、「雲嘉南」、「高屏」、「花東」、「澎金馬」等7個區域適性發展，而同一區域內之縣市透過成立跨縣市合作協調平臺，共同規劃區域整體發展事項。 4. 未來應藉由直轄市、縣（市）區域計畫之推動實施、建立跨域（縣、市）合作平臺，並適度結合計畫預算審議機制等相關政策，推動實施區域建設計畫。	在此計畫之指導下，新竹市應延續其國土保育及土地使用管理之理念，包括依據各項法令之管制劃設限制發展區及條件發展區等環境敏感地，並配合非都市土地使用分區進行重疊管制；保護優良農地，並兼顧整體發展；以及依據城鄉發展優先次序進行開發，避免土地資源浪費與過度耗用等。 資源型使用分區強調土地利用及空間結構應有秩序的改變，並加強土地資源保育及災害防治，且融合生活、生產及生態環境之良性體系，達到城鄉均衡發展。

計畫名稱	計畫概要	對新竹市相關指導內容
全國區域計畫（民國 102 年）	依據行政院 99 年 2 月 22 日核定「國土空間發展策略計畫」，於區域階層，將全台劃分為三大城市區域及東部區域，為達成區域適性發展，於環境保育與國土保安基本前提下，推動國土空間適地差異化發展，建構以生態、生產與生活空間優勢互補的國土空間發展。 並依循「變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第 1 次通盤檢討)」之國土資源保育觀點，因應全球化下之國土結構變遷及氣候變遷下之環境衝擊，針對國土保育、農業發展及城鄉發展進行土地使用計畫，包括加強農地規劃管理、劃設環境敏感地區、水庫集水區及嚴重地層下陷地區、擬具新訂或擴大都市計畫及得申請設施型使用分區變更區位劃設原則等措施，以國土資源保育觀點全面落實土地使用管理。 1. 臺灣空間發展基本策略 (1) 廣續劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理。 (2) 配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。 (3) 加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災。 (4) 確保農地總量，並維護糧食生產環境。 (5) 整合產業發展需求，提升產業發展競爭力。 (6) 檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展。 (7) 落實集約城市理念，促進城鄉永續發展。 (8) 擬定都會區域及特定區域計畫，促進跨域資源整合。 2. 土地使用基本原則 (1) 強化使用分區指導功能。 為強化非都市土地使用分區指導功能，非都市土地應按其使用分區（除國家公園區外）類別分別研擬「各種使用地容許使用項目及許可使用細目表」，以強化使用分區特性。 (2) 因地制宜土地使用管制。 考量直轄市、縣(市)政府刻依據區域計畫法規定，擬定各該區域計畫，未來直轄市、縣(市)區域計畫將為土地使用管制之依據，是為彰顯地方資源特性及發展需求，於現行法架構下，非都市土地使用規則應增訂「地域篇」，以將直轄市、縣(市)區域計畫之土地使用管制規定(包括：容許使用項目、容積率、建蔽率、使用分區變更、使用地變更等)納入管制規則內，該作法除可避免產生法律保留原則之疑慮外，並可確實落實因地制宜之土地使用管制理想。 (3) 考量環境敏感特性，研訂土地使用管制指導原則。 考量環境敏感地區之各該目的事業主管法令，係就其目的事業之政策需求所訂定，未必考量土地使用管制層面，是以，該計畫仍應就環境敏感地區土地之敏感條件，分別研擬土地使用指導原則，以為非都市土地使用分區變更、使用地變更編定或容許使用規定修正指導原則。 (4) 因應特殊需求管制需要，會同相關機關訂定管制規則。 有關原住民族土地及海域之土地使用管制，於原住民族土地及海域法等專法制定完成前，將由中央主管機關(內政部)會同中央目的事業主管機關(行政院原住民族委員會)訂定後，納入非都市土地使用管制規則內，以具體落實原住民族土地及海域使用之特殊需求。	1. 為確保國內糧食安全，維護農地資源，因應農業多元發展目標等需求，參酌全國農地需求總量，新竹市尚未明定農地資源面積參考量，將由農業主管單位參考行政院農業委員會「農地資源空間規劃」之指標及原則，辦理轄區內農業區分類分級劃設作業。 2. 河川區之劃定應依據水利主管機關依法公告之相關河川圖籍資料，以落實保護水道、確保河防安全及水流宣洩。 3. 考量區域整體發展，若確有調整新訂或擴大都市計畫範圍需求者，應以全市觀點進行規劃分析，研擬全市都市計畫整體發展構想，依循相關指導原則，擬定新訂或擴大都市計畫之區位與規模等內容。 4. 應儘速訂定地方產業發展策略，並將產業政策、產業發展需求、環境容受力等情形納入考量。

資料來源：各計畫書及本計畫整理。

二、相關政策與重大建設計畫

茲針對空間發展、交通運輸、產業發展及其他相關之重大政策與建設計畫詳述如下。

(一)空間發展計畫

1.新竹科學城發展計畫(民國 82 年)

(1)整體發展構想

新竹科學城發展計畫基於成長管理概念將科學城範圍內分為科技帶(主要提供密集的都會生活與科技產業活動，以發揮集中發展之經濟效益)、生活帶(提供田園生活式的居住及產業活動，並改善生活環境品質以吸引科技人員居住)、保育帶(確保自然資源之保育，提供遊憩活動及永續使用的自然環境)。其發展構想主要在投入相關科技建設，並改善吸引科技產業投資於新竹之條件，以擴大、增強新竹地區之科技產業及研究功能。在空間上將引導主要發展集中於科技帶，創造一個居住與工作均衡的都市生活環境，積極加強都會中心商業機能，並提供以大眾運輸系統為主的交通系統，連接科技帶及生活帶內各級都市發展及活動發展中心，塑造一融入人文與科技特色的國際性都會。

(2)科技發展構想

以科學工業園區第三期建設計畫及科技發展區(以新豐湖口、峨嵋及香山三處為可能替選地區)為科技產業建設之主體，配合都會商業中心及企業辦公區之開發，設置科技交流中心等相關設施，強化科學城之科技產業發展環境，建立綜合研究發展中心，進行現有工業區之更新改善，加速新竹地區產業升級，改善支援科技產業成長之基礎。

(3)生活發展構想

A.居住

規劃並輔導建設科技人員社區以網羅科技人才，第一期為香山、寶山地區，預計增加為 5 萬人口，由民間以開發許可之方式進行開發；第二期為頭前溪河濱低密度社區，預計容納 5 萬 7 千人。一般住宅建設則鼓勵集中於已開發之平原地區，沿捷運系統

服務地區開發，包括新竹市光復路以北現有都市更新社區、溪埔新社區及新竹縣之運動公園新社區、六家高鐵新社區及頭重埔新社區，預計容納 18 萬人。

B.商業

為奠定新竹地區成為北部次區域中心之地位，應加強其商業服務機能，利用現有新竹市中心不適用之工業用地及相鄰公有地，推動建設都會區商業中心及企業辦公區，積極引進三級產業，鼓勵民間投資建設商業大樓、觀光旅館及會議中心，改善新竹地區商業、消費之服務水準，為提昇為國際都市作準備。

C.文化與休閒

新竹縣、市擁有豐富之自然、人文與歷史資源，應充分運用成為新竹都會區特有的建設資源，應推動之建設計畫包括：紅毛港自然暨人文保護區、新竹市古河走廊、湖口老街古風貌區、民俗文化中心等。另配合住宅社區之開發建設，將規劃屬於都會規模之都市公園，在新竹市可利用河濱社區開發一處規模約 50 公頃之代表性都市公園，在竹北可利用河岸地帶發展親水公園，連接運動公園、飛鳳山成一親山親水之都市公園系統，提供科學城居民日常及假日休閒之空間。

(4)公共建設構想

六年國建中新竹地區主要之基本公共建設包括寶山第二水庫、東西向快速公路南寮—竹東線、西濱快速公路、北部第二高速公路及高速鐵路，各項基本公共建設未來將在水源的供給、對外交通聯繫及區內交通改善等方面，為新竹科學城發展計畫奠定良好基礎，除此之外，科學城所需之重大基本公共建設包括：

A.科技帶大眾運輸網

配合高速鐵路於新竹六家設站，並解決科技帶核心地區各主要活動地點之聯繫，建議發展以新竹—竹北—六家站—科學園區—新竹為主要之環狀大眾運輸網(中運量)。環狀大眾運輸系統上，可接往香山、南寮、竹東、芎林、新豐、湖口等次要運輸走廊，服務科學城內各市鄉鎮居民。

B.資訊網路基礎設施

選擇適當地區配合科技交流中心資訊埠，資訊服務中心之設置，及擴充園區現有光纖資訊網路，規劃科學城先期資訊網路基礎設施建設地區，作為科技資訊化都會區之中樞地區。

(5)國際化之科技都市構想

以創造具代表性之地標及開放空間，提供國外科技人員短期居住之社區，建立新竹科學城具體的國際化形象。此外，藉由各種國際學術、教學與研究交流計畫及國際資訊交流計畫，並設法吸引國外資金投入聯合開發科學城建設，真正落實國際化之目標。

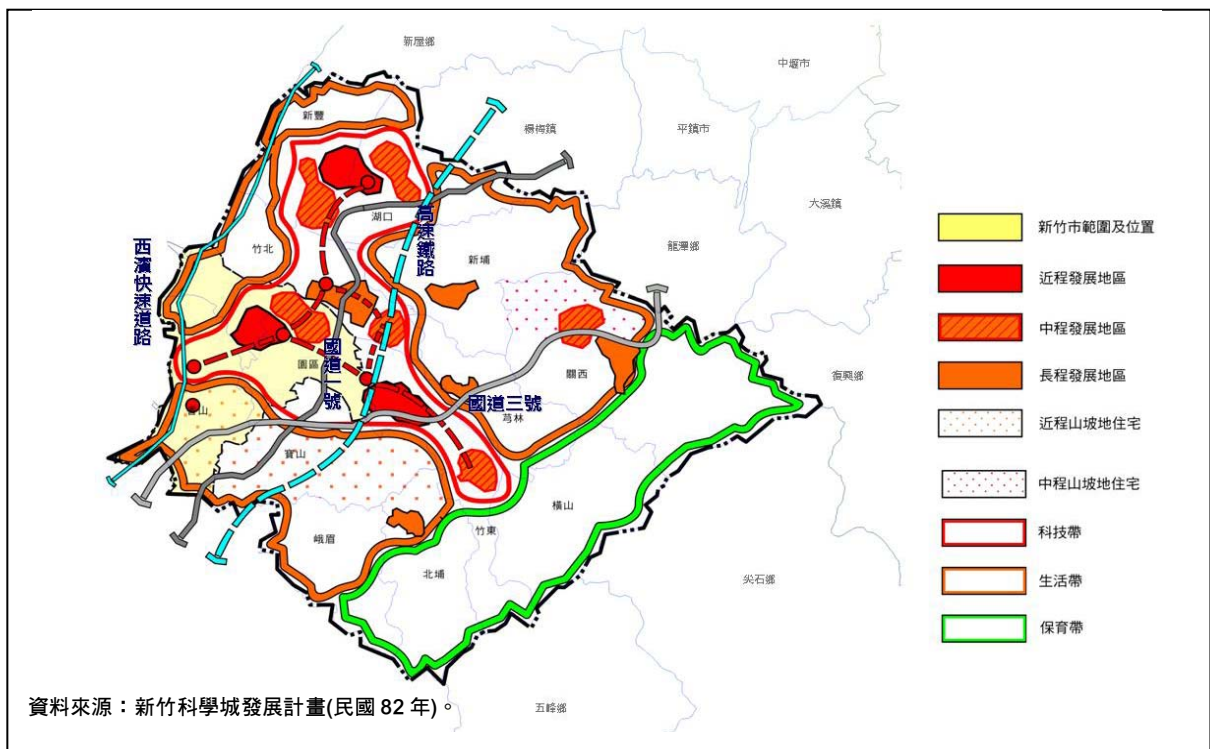


圖 2-1 新竹科學城發展計畫示意圖

2.新竹市綜合發展計畫(民國 86 年)

(1)發展定位

新竹市綜合發展計畫期建設新竹市為永續發展的國際性文化科技城、建立自給自足之生活圈為目標，在區域空間政策下被賦予扮演「引領台灣高科技產業發展的國際性城市、以及滿足新竹生活圈之服務需求的地方中心」之角色，期能達成以下四層級的定位：

A.位於區域之定位：生活、休閒、購物與娛樂等生活圈中心。

B.位於台灣之定位：科學技術研發重鎮，科技人才培育中心。

C.位於國際之定位：科學園區成功典範，半導體產品製造中心。

D.位於兩岸之定位：兩岸民間經貿與農漁產重要交流據點。

爰此，將新竹市定位為「國際性文化科學城」，期能引領台灣科技產業發展，強化台灣高科技產業之競爭力，塑造為一個綠色科技島，試圖朝新竹生活圈的中心都市、科技學術城之自足性地域中心發展，以成為高科技、高效率的現代化都會區及國際科技交流門戶。

(2)整體空間發展構想

依據新竹市發展歷史脈絡、自然與人文的發展條件與特色以及相關重大建設計畫，以東區、北區、香山區為基礎單元構成「三圈」，並依據各地區的發展特色，再提出「七帶」的空間發展構想。擬定新竹市的土地使用功能分區朝「三圈七帶」的發展構想推動

A.三圈

(A)東區圈－科技、研究機能

東區基於新竹科學工業園區的設置及相關學研機構資源充足的發展潛力，因此以其為基礎單元，規劃國際科技、學術、休閒及生活空間，型塑高科技產業發展功能意象。

(B)北區圈－休閒、商業機能

北區長久以來即為新竹市的商業中心，且兼具新竹市的發源地，因此留有相當多的傳統歷史記憶空間，深具人文氣息；新竹漁港除提供新竹市部分初級產業的就業機會外，其開闊的開放空間與黃昏市場的存在，更是新竹市民的重要遊憩據點。故以北區為基礎發展單元，規劃為一提供都會商業、歷史文化及多元遊憩發展機能之空間。

(C)香山區圈－生活、生態機能

香山區於新竹市改制後始合併入之市轄區，原為農業鄉及臨海鄉，故在先天上即具備新竹市農業休閒、海濱遊憩的發展潛力與條件。香山區的腹地雖廣及新竹市之 1/2 左右，極具發展潛力；但長久以來，香山區之發展一直受限於竹東丘陵與香山海埔地開發所引發的生態保護與開發兩難的爭議，故與北區與東區的發展存有極大落差，因此再以香山地區為基礎單元的發展構想下，將規劃不同於北區、東區的機能，發展為兼具生

活、生態機能的綜合性空間，期透過海濱休閒遊憩的開發、香山工業區的再發展、以及朝山都市計畫區中農業區的釋放，來帶動香山地區的發展，同時全面提升此地區的生活設施及商業服務品質，藉以增加香山地區發展的競爭力。

B.七帶

(A)科技商務帶(東區圈)

擬利用光復路北側之舊工業區再發展與農地釋放之契機，規劃科技商業帶，提供型塑新市政中心、科技產業國際化意象的空間，開發市政大樓、市議會、國際會議廳、展示會館、商務旅館、金融商務大樓、國際資訊大樓、教育交流與訓練中心等行政、商務大樓，以創造新竹市新的都會空間發展結構、以及滿足科學園區廠商所需之金融管理與服務需求，藉以塑造新竹市國際化、現代化的都會意象，提昇新竹市國際化的競爭力。

(B)科技學術帶(東區圈)

以高科技產業生產與研發為主，居住機能為輔。科技學術帶將以新竹科學工業園區為中心，規劃開發高科技廠商研發、生產所需空間，同時輔以光復路沿線的清華大學、交通大學與工業技術研究院等學術資源的發展條件，故擬規劃學術研究發展空間，成立學術研究中心，型塑新竹市高學術研究、高科技產業研究發展之都市風貌。

(C)休閒生活帶(東區圈)

親山空間的創造、休閒機能的提供已然成為都市發展規劃上的重點，故立於新竹都會公園、對十八尖山、青草湖、古奇峰與高峰植物園的自然資源，宜進行整體規劃，提供新竹市民親山、休閒遊憩的空間。

(D)文化商業帶(北區圈)

文化商業帶為新竹市之都心所在，規劃提供兼具都會商業型態與傳統文化特色之購物休閒空間。特別是整合新竹火車站、東門城、國民戲院、市政府、城隍廟與鄭氏家廟等古建物，規劃文化走廊，予以活化再利用；同時結合城隍廟周圍地

區之文化、宗教、小吃特色、以及文化活動的舉辦，提供一個兼具購物與文化休閒的都會商業消費與文化保存空間。

(E)濱海生活遊憩帶(北區圈)

新竹漁港濱海地區擁有極佳的海洋休閒遊憩發展潛力，新竹漁港地區，可規劃開發遊艇碼頭區、漁村文化博物館區、休閒遊憩空間、農漁貨交流中心、海濱商店街與商務旅館，期透過休閒文化、交流商機的引入，帶動新竹漁港地區的發展。同時頭前溪河口淡水與海水交界帶則規劃生態保育區，以保護該地的紅樹林，並規劃河濱自然生態河濱公園，設置堤岸一賞景與觀潮瞭望台，提供一人與自然和平共存的親水空間，一方面收寓教於樂之效，二方面增加市民的休閒空間，創造海濱休閒意象。此外，新竹漁港南側之港青育樂中心與金城湖野鳥保育區，亦為海濱休閒遊憩規劃資源，可配合新竹漁港海濱資源進行整體性規劃。

(F)濱海生活休閒帶(香山圈)

香山工業區處於再發展、機能再調整之情況，為提昇其土地利用的經濟效益，配合其鄰近發展現狀，調整其產業機能，將整體規劃住商混合的香山次核心區。而台一線道兩側的朝山都市計畫區，立於環境良善、景致優美，以及聯絡新竹市區與苗栗竹南、頭份的交會地帶，擁有住宅與商業發展之條件，因此未來著眼於住宅、商業服務機能的調整與服務層級的提昇，藉以帶動香山地區的發展。尤其是南香山地區，未來在交通網路系統的建構、海濱都會公園的規劃開發所提供的發展契機下，將發展為另一的地區商業中心。

(G)生態生活帶(香山圈)

針對山坡地的資源與發展現況的衝擊，香山山坡地保育區（竹東丘陵）立於生態保育觀點的重視，將受限於總量的管制下（香山、寶山地區共五萬人的容量），限制其超量的開發行為；同時加強山坡地住宅社區的土地使用管理、監督與取締，以達到山坡地生態保育、生活品質維護的環境要求。

3.全市轄區納入都市計畫都市發展總量評估與研究(民國 92 年)

(1)全市發展定位

綜合新竹市政政策、國土綜合開發計畫、台灣北部區域計畫、新竹科學城計畫及新竹市整體發展綱要計畫等計畫的共同目標，定位新竹市為「人文與科技雙主軸下，發展優質生活的永續環境」，進而達到新竹市國際化、科技化、生活化的優質城市目標，並以美國威靈頓鎮、日本西神新市鎮計畫、多摩新市鎮等城市發展情形為借鏡，檢討新竹市發展現況，在折衝國內外城市的差異將新竹市未來的居住密度設定為每公頃 120 人，公共設施比為 40%為空間遠景基礎，另賦予發展總量的永續概念。

新竹市人口總量之擬定係基於環境資源可容受最大標準及生活空間品質要求，參酌多摩新市鎮之粗密度以每公頃 120 人為基準，此研究以為在水資源、人口生育率減緩及新竹市就業成長力量若無法提出確切執行方案加以突破的話，則新竹市人口發展總量應限制在 46 萬人為第一階段計畫目標，若水資源與竹科發展因子可有效突破，則新竹市人口總量將可容納 57.5 萬人。

(2)分區發展定位

新竹市全市轄區納入都市計畫都市發展總量評估與研究中將新竹市分為十一個分區並個別賦予定位，包括舊城地區－中心商業發展區、鐵路東南側－新興工商服務區、竹科生活園區、科學園區特定區－科技研發生產重鎮、南寮地區－觀光休閒碼頭、香山工業區－科技與藝術融合的再生工業區、香山朝山濱海地區－濱海景觀與休閒帶、香山丘陵地區－山林河川保育區、客雅溪河谷走廊－城市後花園、頭前溪南岸地區－河濱住宅區及機場周邊低密度發展區等。

表 2-2 新竹市分區發展構想定位表

發展分區	都市發展構想
舊城地區－中心商業發展區	發展強度將以維持全市最高的商業活動能量，維持原有商業區的 400%容積為主，並維持原有每公頃 420 人發展密度，未來將以更新來儘速達成地區的發展。
鐵路東南側－新興工商服務區	發展強度將以原有工業區的發展量來轉化，維持原有工業區的 210%容積為主，並以每公頃發展居住密度 107 人、活動密度 296 人的目標，配合未來將以轉型發展來創造地區新的活動機能，並疏解中心區的發展壓力。
竹科生活園區	此區域目前居住密度為每公頃 400 人（與本案未來推估每公頃 120 人之居住粗密度相當於淨居住密度 200 人為標準相差甚大），惟未來應朝向將逐步降低居住密度來發展，作為輔助既有竹科園區的發展使用，提供竹科更完整的服務機

發展分區	都市發展構想
	能。
科學園區特定區－科技研發生產重鎮	此區域將以與低於本案未來推估每公頃 120 人之居住粗密度相當於淨居住密度 200 人之標準，以原有每公頃 150 人發展密度，與未來發展做配合。
南寮地區－觀光休閒碼頭	發展強度應以本案規劃之每公頃平均淨居住密度 200 人之標準為基準予以適當調整，除了核心區維持原有每公頃 245 人的發展密度，外圍區域則將以每公頃 120 人作為規劃基礎。
香山工業區－科技與藝術融合的再生工業區	此區域的發展強度將以原有工業區 210% 的發展強度為原則，並配合轉型更新成為科技與藝術融合的再生工業區。
香山朝山濱海地區－濱海景觀與休閒帶	此區域將應以本案規劃之每公頃平均淨居住密度 200 人之標準為基準適當調整外，並檢討原有都市計畫每公頃 300 人之發展密度予以降低，同時配合觀光發展調整既有都市計畫空間，來凸顯觀光發展的必要性。
香山丘陵地區－山林河川保育區	內政部原指示應劃設為保護區，香山寶山之人口總量以五萬人為限，此區域有許多環境敏感的區域，將以保育發展為主，不設定發展的強度，以開發許可等條件式來管制開發，以維護環境品質。
客雅溪河谷走廊－城市後花園	此區域將以低密度的管制發展來呈現未來發展的密度。
頭前溪南岸地區（河濱住宅區）	此區域將以每公頃 120 人的發展密度成為地區的示範發展社區，同時以尊重地區既有聚落空間，避免開發的影響。
機場周邊低密度發展區	此區將配合既有的各項飛航管制，以低密度的發展為主，其發展密度將以低於每公頃 120 人的密度來發展，並適度的保留部分的農業區作為儲備發展區。

資料來源：全市轄區納入都市計畫都市發展總量評估與研究(民國 92 年)。

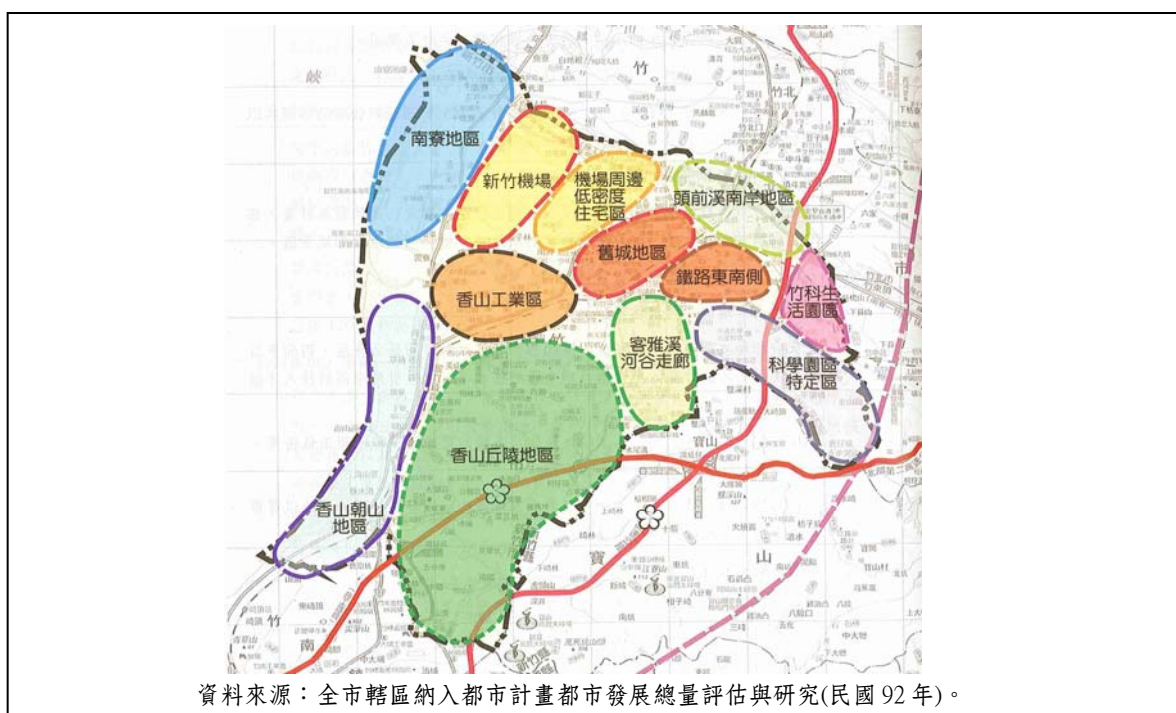


圖 2-2 新竹市發展構想示意圖

(二)交通運輸計畫

彙整新竹市區域交通運輸發展之上位政策與重大建設計畫，說明如下。

1.上位政策計畫

新竹市運輸發展部門之上位計畫包括運輸政策白皮書、北臺區域交通整合重點。

表 2-3 運輸部門上位及相關計畫一覽表

名稱	摘要內容
運輸政策白皮書 (交通部，民國 101 年)	以優質 (Great)、可靠 (Reliable)、環保 (Environmental)、公義 (Equitable)、無縫 (Networked) 運輸服務為五大發展主軸，以打造 GREEN 綠運輸環境，實現「永續運輸」願景，相關策略包括： 1. 健全城際交通路網，完備都市運輸 2. 善用先進管理技術，提升物流效率 3. 結合智慧運輸技術，提供可靠服務 4. 推展低碳節能運輸，營造環境融合 5. 落實離災防災救災，提高抗災能力 6. 檢討既有法規制度，健全經管環境 7. 強化審議評估機制，引導永續發展 8. 改善公共運輸接駁，提供無縫服務 9. 營造友善觀光環境，吸引千萬旅客
北臺區域交通整合 重點(桃園縣政府，民國 102 年)	北臺八縣市以擬定「建構無間隙公共運輸、整合交通管理資源、提升物流管理體系與孕育知識承傳平台」三大策略，逐步提振北臺區域公共運輸系統為願景。主要交通整合重點會整如下： 1. 持續推動北臺區域捷運系統建設，解決都市交通問題。 2. 以增加私人運具使用成本、抑制私人運具成長，並配合更便利的大眾運輸轉乘計畫、機車退出騎樓、整頓人行道，提升公共與人本運輸系統運能與使用率。 3. 彙整北臺八縣市大貨車管制資料，共同編輯成冊供用路人使用，避免大型車輛行駛禁行區域。 4. 建立跨縣市交控中心之資源共享及資訊交換平台。 5. 共同宣示推動北臺自行車旅遊系統整合。

資料來源：表列各計畫及本計畫整理。

2.新竹市交通建設計畫

彙整近年新竹市政府在交通部門方面的施政計畫如表 2-4 所示。

表 2-4 新竹市政府近年交通施政計畫與重點彙整表

施政計畫	重點項目
智慧科技交通	電動公車、交控中心智慧化、資訊動態化、公車 e 化。
大眾運輸使用率與服務提升	推動綠色公共運輸示範城計畫，包含 1. 新闢世博台灣館觀光接駁公車、竹塹小巴等至少 15 條(免費)公車路線。 2. 購置至少 24 輛電動低地板公車。 3. 市區公車站牌重新設計及動態化。 4. 市區公車路線勞務委外機制評估暨公車路網規劃。

施政計畫	重點項目
	5. 包含臺鐵新竹後站國道客運轉運站、公道五客運站等規劃興建。 6. 開闢行駛兩條輕軌捷運先導公車路線。 7. 強化任何兩地間至多轉一條公車路線即可到達的便利性。
「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」	1. 以整體規劃增設人行道連續性綠帶、透水性面，人行道劃設機車停車彎、機車退出騎樓或人行道，以增加人行道有效寬度、系統連續性、行人安全。 2. 人行道整平、無障礙環境改善整體規劃設計及建置。 3. 舊有設施整併減量與共構、共桿、共面設置，整併路燈、號誌及交通指標。 4. 優先辦理「車站、學校、商圈周邊步道或自行車道改善計畫」。
建置環市自行車道路網與公共自行車系統	1. 已完成 17 公里海岸線、天府路與頭前溪自行車道建置。 2. 辦理公道五、頭前溪自行車道延伸等規劃設計。 3. 頭前溪東延、客雅溪紅樹林公園-經國路自行車道工程。 4. 公共自行車租賃系統建置
主要道路聯通與瓶頸道打通	包含市竹 3、公道五東延、公道三新闢、客雅大道東延接高翠路等健全新竹市外環道路系統(詳表 2-5)。
其他	1. 慈雲路等瓶頸路段、易肇事地點改善工程。 2. 改善道路號誌連鎖與維持良好資通訊狀態、布設即時路況導引設施。 3. 設置臨時平面停車場、公有停車場 BOT 招商，以解決停車不足。 4. 以新竹火車站後站地區為策略都更地區，促成縱貫鐵路立體化、捷運化。 5. 闢建大客車停車場，增進觀光發展；加強機車管理，改善機車停車秩序。

資料來源：整理自 http://www.hccg.gov.tw/web/SG?pageID=26458&FP=D40000001852000001_9，新竹市政府，民國 105 年 2 月。

3. 重大交通建設計畫

由於相關交通計畫項目極多，本計畫彙整的重點以對鐵、公路等系統容量、旅行時間、班次、連接端點有實質重大改變者才予以納入考量，如老舊橋樑舊地重建，因不涉及道路拓寬、連接端點改變時，或配合易淹水地區水患治理計畫需辦橋梁改善計畫等，則不納入考量。

再者，因應區域計畫交通分析的空間尺度，以跨縣市、跨區之國、省、縣道，以及臺、高鐵等重大交通計畫為主，至於市鄉鎮內部的改善，則僅針對重要產業發展區、景點、交流道聯外道路、現況主要瓶頸的改善為主，區內道路改善計畫則不納入本計畫分析。

且除蒐集興建中及已報院核定之重大交通建設計畫以作為整體交通路網檢討之基礎外，也涵蓋可行性規劃或概念研擬階段的計畫項目，納入檢核與整合後，再提出整體路網構想。目前新竹市相關重大交通建設計畫彙整如表 2-5 所示，計畫區位如圖 2-3 所示。

表 2-5 新竹市重大交通建設計畫綜理表

計畫名稱	計畫內容與效益概述	預計完工年(民國)
新竹市公道五延伸新關(往東)工程*	1.西起公道五與慈雲路經國橋引道口，往東跨越內灣支線、高鐵至竹東接台 68 線快道新中正橋交流道止，長 5,100 米、寬 50 米、雙向 4 快車道+2 混合車道、並預留雙向自行車專用道、人行道與 3 處綠帶。 2.於慈雲路口採立體交叉方式設計，透過立體分流，減少路口號誌回堵，可分擔縣道 122 線、台 68 線車流，提供關埔都市計畫自辦重劃區、清大竹東校區便捷聯外道路。	103 年 6 月已全線通車。
高鐵橋下聯絡道延伸至竹科新關工程*	1.北起竹北興隆路往南至縣道 122 線止，長約 3.6 公里，與台 68 線以匝道連接，可銜接縣道 120、122 線、光明六路東二段、文興路二段、公道五、員山路(竹 48)，路寬 40 米、雙向 6 車道。 2.連接高鐵站、高鐵特定區、生醫園區、交大竹北校區、竹科市(縣)轄三期與工研院、竹東二三重都市計畫。紓解經國大橋(縣道 117 線)往返光復路(122 線)與東興路(120 線)間交通。	興隆路至公道五路段：104.6 通車；公道五至中興路段：104.12 公告徵收；中興路至力行路段：104.12 可行性評估中
新竹市溪州橋拓寬改建工程*	竹 54-2 線溪洲大橋為與台 1 線平行之道路，橋寬約僅 8 米，公道五通車後雖有紓緩，但昏峰往竹北方向服務水準仍為 E 級。改建工程包含溪州路拓寬總長約 800 米、橋寬 26 米，提供新竹市北區進出竹北另一交通要道，紓解台 1 線與國道 1 號之車流量。	103 年。
台 1 線替代道路工程	起自新竹市台 68 線武陵路匝道口(已預留銜接點)，終點至新豐鄉、湖口鄉明新科技大學、新竹工業區附近接台 1 線，長約 4,406 米、寬 30 米，可銜接台 1、68 線、縣道 118 線、新竹市之公道三、四(武陵路、竹光路)接茄苳景觀大道，改善台 1 線新竹市與新竹工業區間之交通頻頸，增加新豐、湖口進出國道 3 號之聯絡孔道。	環境影響評估中，尚未核定。
新竹市公道三新關道路*	1.自竹光路(公道三)經延平路、牛埔路，於牛埔東路接至景觀大道，長約 1,206 米、寬 30 米。 2.串聯國道 3 號、茄苳景觀大道、竹光路、武陵路、台 1 線替代道路、台 1 線，並於武陵交流道與台 68 線銜接，形成湖口、新豐、竹北、新竹市區西側外環道，增加台 68 線與國道 3 號之間新竹市區連絡道路，分散台 1 線交通負荷。 3.屬「台一線替代道路改善工程—新竹市段」之一段，且為新竹市同心圓環狀路網第三圈的一部分，以銜接茄苳景觀大道、客雅大道，其中第一、二圈環狀道路已佈設完成。	客雅溪防汛道路至牛埔東路段 103 年初已完工；竹光路-灣潭段都市計畫變更審議中。
客雅大道明湖路以東新關道路	客雅大道全線位於香山丘陵境內，分為東西兩段，西段已通車，東段自客雅大道西段、明湖路(縣道 117 線)路口沿客雅溪與青草湖畔北側，轉東北向接高峰路、高翠路交叉口，長約 2,040 米、寬 30 米。為同心圓環狀路網第三圈的一部分，可銜接茄苳景觀大道、公道三。	101 年底已完成定線，採原方案，102 年辦理個變
特二號道路	1.北起光復路與建功路交叉口，南至園區研新四路與園區三路交叉口，路線經光明新村、清華大學成功湖、清大宿舍、交大校區、工研院光復院區等，包含園區三路引道(高架跨越寶山路)、長約 1,865 米，寬 24 米，設置雙向四車道、人行道及機慢車道。 2.為本市環狀道路之一，可增加光復路及園區三路聯通道，減少光復路及寶山路間之繞道旅次，紓解食品路與學府路之通過性車流。	已完成都市計畫變更，但因用地取得問題，目前暫緩辦理。
柑林溝道路改善工程第一期(市 14 線)	1.市 14 線為連接台 1、縣道 117 線間重要聯絡道，工程起自台 1 線元培街口、經玄奘路接茄苳景觀大道後，至縣道 117 線止，長約 4,600 米，拓寬至 15 米、雙向 2 車道，可改善元培科技大學、玄奘大學進出國道 3 號、市區聯外道路，為竹市環狀道路系統之一。 2.第一期由元培街及玄奘路起往東南接景觀大道止，長約 1,100 米，由現況 5-8 米拓寬至 15 米，設置雙向 2 混合車道。	103 年初已通車。
新竹市茄苳接西濱聯絡	R1 大道路線西起西濱快速公路美山聯絡道，跨越台 1 線、鐵路、青草原後，往東銜接茄苳景觀大道(山區外環道主線-國道 3 號茄苳交流	工程規劃與環評中、暫定 105 年。

計畫名稱	計畫內容與效益概述	預計完工年(民國)
道路新闢工程*	道聯絡道)，長 4800 米，寬 30 米，含高架橋樑段與平面道路段，屬山區外環道(茄苳景觀大道)支線。	
香山南側 30 米聯外道路	此路線為香山丘陵地區擴大都計草案提出的計畫道路，起自國道 3 號茄苳交流道南接台 1 線，作為縣道 117 線替代道路。	屬香山丘陵擴大都計案規劃聯外道路
新竹市市竹三線道路改善工程*	原為寶山路，現改為園區二路，位於新竹縣、市交界處，由園區三路口經力行三路口至水仙路口，長約 2,200 米，由原 5、6 米寬的瓶頸道路，拓寬至 20 米、雙向 4 車道，為竹科之聯外道路，可疏解竹科現有及未來尖峰車流，並連接國道 3 號寶山交流道之聯絡道，成為新竹市、竹科與寶山鄉間之重要道路。	100 年底已通車。
光復路－寶山路都市計畫新闢工程	屬特二號替代道路，起自光復路水源路口，寬 15-20 米、長 1,200 米，但因水源路路口拆遷戶太多，且如平面會經清大、18 尖山，地下或高架則費用太高。	因用地取得與環評問題，目前暫緩辦理。
新竹縣市跨頭前溪替代道路計畫	因應頭前溪兩岸開發，以增加頭前溪兩岸南北向輸運容量，及紓解縣道 117 線、國道 1 號地區車流負荷，評估竹北往南跨過頭前溪接新竹市公道五、光復路，考量開發強度、瓶頸路段、橋樑斷行水區域、高差、用地取得等因素，提出路線方案評估規劃。	104.9 年可行性評估中，將配合頭前溪都市計畫擬定劃設與開闢。
內灣支線兩側都市計畫道路	西起自臺鐵縱貫線、內灣支線交會處東側至縣市界止，配合頭前溪南岸相關都市計畫擬定，於內灣支線高架橋下與兩側用地佈設都市計畫道路，除國道 1 號至柴梳山北側兩側各 8 米寬外，其餘為 15 米(含內灣支線橋下空間)寬，以分擔公道五、光復路、慈雲路之車流。	將配合頭前溪都市計畫擬定劃設與開闢，其中溪州路-水利路 1.3 公里段先行施作 15.4 米寬。
台 68 線西延新闢工程	台 68 線起點原訂起於台 61 線，後因台 61 線計畫路線通過生態保護區而未能開闢。本延伸段起自竹港大橋(台 15 線)向西延伸接新竹市都市計畫道路--新港北路，延伸支線接榮濱路，包含橋樑段與平面段，疏解東大路四段及竹港大橋(台 15 線)之交通壅塞。 另台 68 線橋下舊港大橋-台 15 線段，則利用現已劃設緊臨台 68 線 30 米 3-1、4-1 道都計道，與關堤防共構道，以改善東大路、天府路假日交通擁塞。	104.10 施工中，預計於 105 年通車
西濱快速公路(台 61 線)新竹段主線新建工程	起自竹北鳳岡至香山浸水橋(客雅溪口)，長約 11 公里，因台 61 線計畫路線通過生態保護區而未能開闢，公路總局現以台 15 線代替；市府現擬配合辦理漁港區都市計畫通盤檢討進行路線調整。	102 年中已公告辦理可行性評估定線作業，尚未核定。
臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	1.每 1 小時開行北半環及每 2 小時開行一列南半環長程列車 2.推動北中南都會區班次捷運化，平均班距縮為 12 至 15 分一班車 3.中程城際客車每 1 小時有一列之服務	99-103 年。
臺鐵西部幹線捷運化－增設通勤車站	增設北新竹站、三姓橋站，均為跨站式車站，其中北新竹站位於東光路近台 1 線、近新竹高工；三姓橋站位於元培街與台 1 線南側，在臺鐵新竹、香山站間，以增加香山地區、區內 3 所大專院校與 1 所中學通學使用。	北新竹站 100 年底通車；三姓橋站 105 年 6 月底通車。
臺鐵內灣支線改善	沿原內灣支線新竹站至竹中站後，向北岔出六家支線接高鐵新竹站，為雙軌、電氣化路段，配合高鐵班次發車，並於市轄區增設北新竹站(屬臺鐵捷運化計畫)、千甲站、新莊站等 3 站。	100 年底通車。
新竹鐵路立體化	評估範圍北起頭前溪，經新竹市區與新竹車站，穿過客雅溪後，至牛埔南路附近止，依經建會「鐵路立體化建設及週邊土地開發計畫申請與審查作業要點」及配合貨運場、電聯車基地遷移、都市更新等，重新檢討鐵路立體化之可行性。	102 年可行性評估中，尚未核定。
新竹市國道客運轉運站暨 20 米都	於臺鐵新竹站後站都更地區約 0.33 公頃之「廣場兼交通用地」興建國道客運轉運站，火車站周邊 500 米範圍內所有國道客運路線全數遷入，禁止路邊停靠，除可解決前站交通壅塞、帶動後站地區繁榮外，	102 年完成轉運站，但 20 米都市計畫道路將配合都市更新

計畫名稱	計畫內容與效益概述	預計完工年(民國)
市計畫道路開闢	亦可提供民眾更便捷、舒適的乘車環境(地上2層、13席月台)。並配合國道客運轉運站與後站都更區開發，開闢東南街至東大路20米都市計畫道，且規劃連通到公道五，以分擔南大路(縣道117線)交通輸運。	開闢。
科學園區轉運站及服務設施用地	基地北至新安路、東至工業東二路、西至國道1號、南至現有中油加油站(含加油站)，規劃轉運中心及整體多目標使用，101年中由科學工業園區管理局委託辦理進行用地變更、交通衝擊、環差作業。	103年已完成都市計畫變更。
公道五客運轉運站	為解決光復路、清大校門周邊國道客運上下客轉運失序問題，變更國道1號東側、公道五與縣道117線西南側、基地面積2.6公頃為交通用地，規劃國道客運與地區性交通轉乘服務，以及市區客運場站、商辦大樓及大型開放空間休息遊憩區，並於都計土管要點要求以空橋串連客運站-複合商場，並規劃攔截竹科汽機車轉乘(公車)停車場、或可做為大型活動備用(攔截轉運)停車場，未來擬採行BOT方式招商開發。	已完成用地變更(屬關埔二期重劃區)，未來朝民間投資、複合客運站方式進行開發，尚未招商。
竹竹苗輕軌	97年完成可行性規劃共計提出10條路線，其中以紅線(竹市-臺鐵竹中站)、綠線(竹北-竹市-竹南科學園區-頭份、竹南)為優先推動路網。但由於自償率過低，2010年1月由交通部退回，短期內不興建。	暫緩辦理。
頭前溪自行車道延伸工程	起自舊港大橋下至高速公路以東約200公尺處，總長約8公里；另頭前溪自行車道往東延伸工程已完成規劃設計。	東延段已完工。
公道五自行車道	路線起自浦雅街至中山高速公路，總長約4.3公里，採自行車道與人行步道共構設計，優先段長約1878公尺。	已完成規劃，尚未核定。

註：「*」表示為已獲民國98-103年營建署補助的生活圈道路設計計畫。

資料來源：本計畫整理。

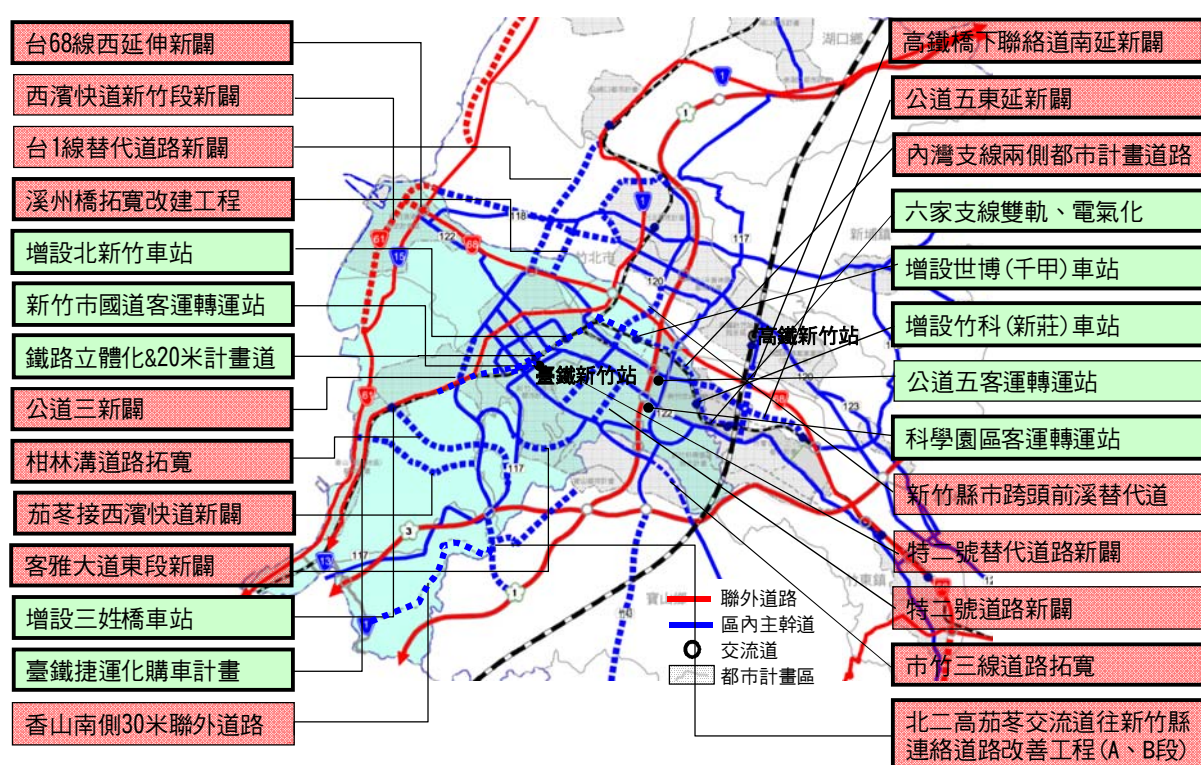


圖 2-3 新竹市重大交通建設計畫示意圖

(三)產業發展計畫

1.相關政策

(1)六大新興產業、四大智慧型產業及十大重點服務業(民國 98 年)

A.六大新興產業

為因應未來節能減碳、人口老化、創意經濟興起等世界趨勢，行政院選定生物科技、綠色能源、精緻農業、觀光旅遊、醫療照護及文化創意等六大產業，由政府帶頭，從多元化、品牌化、關鍵技術取得等面向投入更多資源，並輔導及吸引民間投資，以擴大產業規模、提升產值及提高附加價值，在維持我國經濟持續成長的同時，亦能兼顧國民的生活品質。

目前六大新興產業發展策略、細部計畫已陸續完成規劃，初步估計自民國 98 年至民國 101 年間政府投入經費超過 2,000 億元，未來將定期檢討執行進度，以達成預期效益，期能為台灣帶來改變，厚植國家整體競爭力。

表 2-6 六大新興產業發展策略表

產業別	發展策略
生物科技	強化產業化研發能量，承接上游累積的成果，成立生技整合育成中心及生技創投基金，帶動民間資金投入，並成立食品藥物管理局以建構與國際銜接的醫藥法規環境。
綠色能源	以技術突圍、關鍵投資、環境塑造、內需擴大及出口拓銷等策略，協助太陽光電、LED 照明、風力發電、氫能及燃料電池、生質燃料、能源資通訊及電動輻等產業發展。
精緻農業	開發基因選種、高效能高生物安全生物工廠等新技術；推動小地主大佃農、結合觀光文創深化休閒農業等新經營模式；拓展銀髮族飲食休閒養生、節慶與旅遊伴手等新市場，以發展健康、卓越、樂活精緻農業。
觀光旅遊	以拔尖(發揮優勢)打造國際觀光魅力據點，推動無縫隙旅遊資訊及接駁服務；以築底(培養競爭力)改善觀光產業經營體質，培養契合產業需求之國際觀光人才；以提升(附加價值)深耕客源市場及開拓新興市場，成立行政法人加強市場開拓，推動旅行業交易安全及品質查核等評鑑。
醫療照護	藉由提升核心技術，擴充現階段醫療服務體系至健康促進、長期照護、智慧醫療服務、國際醫療及生技醫藥產業，打造台灣醫療服務品牌，帶動相關產業發展。
文化創意	以華文市場為目標，加強創意產業集聚效應、擴展國內外消費市場、法規鬆綁、資金挹注、產業研發及重點人才培育等環境整備策略，推動電視、電影、流行音樂、數位內容、設計及工藝等六大旗艦產業。

資料來源：行政院經濟建設委員會，民國 100 年。

B.四大智慧型產業

行政院於民國 99 年推動四大新興智慧型產業，包括：「雲端運算」、「智慧電動車」、「智慧綠建築」和「發明專利產業

化」，目的在佈局長期產業發展，台灣未來的產業可以利用腦力與創新更上一層樓，以提升國際競爭力與附加價值，未來六年內政府將至少投入 150 億元來協助產業發展，為台灣產業帶來轉型契機。

C.十大重點服務業

根據統計，我國民國 99 年服務業成長率高達 5.5%，創下近 10 年來(民國 89 年以來)新高，服務業目前已為我國經濟活動之主體，亦為創造就業主要來源，鑒於加速發展服務業益形重要，政府選定美食國際化、國際醫療、國際物流、音樂及數位內容、會展產業、都市更新、華文電子商務、Wimax、高科技及創新產業籌資平台、擴大招收境外學生等十大重點服務業，作為推動服務業發展之主軸。

為加速十大重點服務業之落實執行，行政院成立「行政院服務業推動小組」按季管考，執行進度並報院備查，期能進一步強化服務業發展環境，使服務業成為經濟成長與創造就業的重要引擎。

D.與本計畫關係

現正推動之六大新興產業、四大智慧型產業與十大重點服務業皆積極提昇在地產業之產值與未來發展之可能性，新竹市因其地理區位對於工、商、農業之發展亦有其優勢，未來除新竹科學園區為重點發展地區外，北臺食品生技產業園區及特公區之國際型科技商務會議中心均符合上述產業發展政策策略目標，可藉由整合中央與地方資源可開創在地產業成長。

(2)產業有家、家有產業(民國 100 年)

A.理念

產業「適地適性」，讓產業有家，落地生根在適宜的地區，提升產業的競爭力；讓家有產業，每個地區都有主打產業，所有的軟、硬體建設都能同步搭配投資，吸引產業生根、每個地區增加就業機會、提升所得，享受產業發展效益。

B.推動策略

擘劃出台灣未來十年產業發展空間分布圖，每個產業有落腳的地區，每個區域有主打的產業，形成區域品牌；與國內外招商計畫搭配，將國內外資金直接引到地方投資，搭配產業發展分布、民間投資與招商計畫，調整政府部門之軟硬體投資。

C. 與本計畫關係

產業有家、家有產業政策可針對在地主打產業，就其特色配合軟、硬體設備提昇，創造在地區域品牌。新竹市依經建會於 100 年 12 月 28 日公布之產業有家、家有產業初稿，擬發展之重點產業包括精緻農業、國際醫療、文化創意、綠色能源、都市更新及生物科技等，就其產業特色選擇合適區位，依六大新興產業、四大智慧型產業、十大重點服務業及其他重要或新興產業政策輔導業者，適地適性發展，以創造新竹市產業競爭力。

表 2-7 「產業有家 家有產業」各地區重點產業綜整表

地區	重點產業
北北基宜	觀光旅遊、醫療產業、文化創意、會展產業、都市更新、美食國際化、金融服務
桃竹苗	觀光旅遊、綠能產業、醫療產業、精緻農業、文化創意(玻璃、客家、原住民)、智慧電動車、半導體
中彰投	觀光旅遊、醫療產業、精緻農業、文化創意(宗教文化園區)、精密機械、自行車
雲嘉南	生物科技、觀光旅遊、精緻農業、文化創意(傳統藝術)
高屏	生物科技、觀光旅遊、綠能產業、精緻農業、文化創意(影視)
花東	觀光旅遊、精緻農業、深層海水、中小學國際學校
離島	觀光旅遊、文化創意(戰地文化)、白酒

資料來源：行政院經濟建設委員會。

(3) 北臺區域產業發展研究暨整體合作計畫(民國 100 年)

A. 發展願景與目標

北臺食品生技產業跨域行動方案為「打造北臺食品生技認證及衛生安全管理平台」，盼藉由建立食品加工技術平台，並與具有天然化學物開發專長之學研界合作，開發功效明確之保健產品，提昇研發人員創新發明之能見度等策略，以帶動相關產業發展。

B. 策略推動重點

北臺食品生技跨域產業之推動策略包括「建構北臺食品生技認證及衛生安全管理平台」與「美食養生商圈規劃，與餐飲、批發零售及流通服務業的異業結盟」，具體推動內容如下表所示。

政策名稱	策略推動重點
建構北臺食品生技認證及衛生安全管理平台	1. 建構北臺食品生技認證及衛生安全管理平台。 2. 配合北臺優良冷凍冷藏技術，協助廠商取得國際食品安全認證。 3. 透過基隆、宜蘭等地水產研究群聚的優勢，可以加強產銷履歷的認證機制，作為全國水產安全及物流確認的窗口，開啟相關商機。 4. 擬定相關獎勵措施。加強食品生產安全監測與農產品安全用藥輔導。輔導產地證明標章及團體標章核發。 5. 與區域內學研單位合作，建構北臺食品生技認證及衛生安全管理平台，提供食品檢驗標準機制。
美食養生商圈規劃，與餐飲、批發零售及流通服務業的異業結盟	1. 整合各縣市特色食品，進行聯合行銷。提供補助經費協助廠商參與國內外生技展覽或競賽，提升其研發能量。 2. 整合批發零售業，形塑北臺特色美食養生商圈，串連相關產業，提出整合行銷方案，以此帶動相關產業發展

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26



2. 相關重大建設計畫

(1) 新世紀第三期國家建設計畫(民國 98 年)

A. 計畫概述

(A) 發展願景及目標

因應目前國內外環境嚴峻挑戰，以「活力創新、均富公義、永續節能的先進國家」為發展願景，期待台灣無論經濟發展、社會公義或環境永續等層面，都能達到先進國家水準。

(B) 規劃構想及策略

規劃構想分為短中二期，短期方面，積極推動「擴內需、顧就業」措施，確保經濟早日回歸正常成長軌徑；中期方面，加速體制再造，促進經濟與社會之永續發展，以力求固本培元，推升潛在成長動能。對應經濟、社會及環境三大層面，分別提出「加速重建與鬆綁，擴大經濟附加價值」、「體現互信與關懷，擴大社會資本價值」、「推動節能與減碳，擴大環境永續價值」之策略。

(C) 發展政策主軸

制定「空間改造」、「產業再造」、「全球連結」、「創新人力」、「公義社會」、「永續環境」六大政策主軸及具體推動要項，內容如下表所示：

表 2-9 新世紀第三期國家建設計畫發展政策內容彙整表

發展政策主軸	具體推動要項	
空間改造	1. 全島便捷交通網 2. 高雄港市再造 3. 中部高科技產業新聚落 4. 桃園國際航空城 5. 智慧台灣 6. 產業創新走廊	7. 都市及工業區更新 8. 農村再生 9. 海岸新生 10. 綠色造林 11. 防洪治水 12. 下水道建設
產業再造	1. 深化服務業競爭力 2. 促進製造業高值化	3. 發展優質農業
全球連結	1. 動態調整兩岸經貿 2. 積極參與全球經貿整合	3. 推動輕稅簡政 4. 財經法規鬆綁
創新人力	1. 擴大教育投資 2. 強化職業能力	3. 加強研發創新 4. 提升人力素質
公義社會	1. 因應少子女化 2. 強化社會保障	3. 加強弱勢照顧 4. 促進社會和諧
永續環境	1. 推動綠色生活 2. 落實潔淨生產	3. 建構永續環境

資料來源：行政院經濟建設委員會網站(<http://www.cepd.gov.tw/>)、本計畫整理。

B.與本計畫關係

為使本計畫區更緊密串連西部科技走廊之高科技產業資源，新竹市空間改造策略以產業創新走廊(特公區之產創園區計畫、北臺食品生技園區規劃計畫)及都市及工業區更新(新竹市後火車站都市更新計畫)為主要核心，符合新世紀第三期國家建設計畫發展政策主軸。

(2)振興經濟擴大公共投資計畫

A.計畫概述

由中央政府提出之財經產業政策觀察，愛台 12 建設為推動台灣經濟發展之重要基礎建設，其根據五大基本理念規劃，包含：1. 區域均衡發展、2.營建產業創新基礎環境、3.打造城鄉新風貌、4. 加速智慧資本累積、5.重視永續發展，預計投資總額將高達 3 兆 9900 億元，此十二項優先基礎建設未來不但是台灣經濟發展策略重要指導原則，亦將與新竹市整體發展產生緊密的關聯。

B.與本計畫關係

於工商業方面，可配合便捷的交通網絡以助區域產業、人口與資源的流通，而產業創新走廊將帶動產業升級，新竹市應加速各產業園區開發，提供相關服務需求，以吸引科技產業與人才進駐；新竹市擁有多項文化資源，應積極參與人才培育、無線寬頻、智慧交通系統與生活環境之建構，不但可提升生活品質，且可發展創意產業。

表 2-10 產業相關政策與重大建設計畫綜整表

計畫名稱		計畫內容摘要	計畫效益
相關政策與計畫	六大新興產業	六大新興產業發展策略、細部計畫已陸續完成規劃，初步估計自 2009 至 2012 年間政府投入經費超過 2,000 億元。	現正推動之六大新興產業、四大智慧型產業與十大重點服務業皆積極提昇在地產業之產值與未來發展之可能性，新竹市因其地理區位對於工、商、農業之發展亦有其優勢，更符合三個產業發展政策之生物科技、文化創意等策略發展目標，藉由整合中央與地方資源可開創在地產業成長。
	四大智慧型產業	四大新興智慧型產業，包括：「雲端運算」、「智慧電動車」、「智慧綠建築」和「發明專利產業化」，目的在佈局未來長期產業發展，台灣的產業可以利用腦力與創新更上一層樓，以提升國際競爭力與附加價值。未來六年內政府將至少投入 150 億元來協助產業發展。	
	十大重點服務業	政府已選定美食國際化、國際醫療、國際物流、音樂及數位內容、會展產業、都市更新、華文電子商務、Wimax、高科技及創新產業籌資平台、擴大招收境外學生等十大重點服務業，作為推動服務業發展之主軸。	

計畫名稱		計畫內容摘要	計畫效益
	產業有家、家有產業	劃出台灣未來 10 年產業發展空間分布圖，每個產業有落腳的地區，每個區域有主打的產業，形成區域品牌。	新竹市之特色產業可依此政策輔導業者，適地適性發展，以創造新竹市產業競爭力。
	北臺區域發展研究暨整體合作計畫	針對八縣市產業發展政策、產業結構內容、產業人口結構、產業所得變化、以及產業用地利用率概況等進行蒐集整理、分析，研擬出未來推動北臺八縣市跨域核心產業發展之可行「具體行動方案」，及短、中、長期作法。	新竹市政府刻正辦理北臺食品生技產業園區規劃計畫委託技術服務案，新竹市於空間結構位置上位於北臺食品生技產業網絡之重要節點位置，知識創新及基礎科學底蘊深厚，且為桃竹苗地區重點消費市場，藉由新設新竹市食品生技產業園區，於既有產學研創氛圍及新竹市特色食品基礎上，將可發展成為北臺食品生技產業網絡中之重鎮。
相關重大建設計畫	新世紀第三期國家建設計畫	對應經濟、社會及環境三大層面，分別提出「加速重建與鬆綁，擴大經濟附加價值」、「體現互信與關懷，擴大社會資本價值」、「推動節能與減碳，擴大環境永續價值」之策略。	為使本計畫區更緊密串連西部科技走廊之高科技產業資源，新竹市空間改造策略以產業創新走廊(特公區之產創園區計畫、北臺食品生技產業園區規劃計畫)及都市及工業區更新(新竹市後火車站都市更新計畫)為主要核心，符合新世紀第三期國家建設計畫發展政策主軸。
	振興擴大投資計畫	根據其五大基本理念規劃，包含：1. 區域均衡發展、2. 營建產業創新基礎環境、3. 打造城鄉新風貌、4. 加速智慧資本累積、5. 重視永續發展，預計投資總額將高達 3 兆 9900 億元。	產業方面新竹市應加速各產業園區開發，提供相關服務需求，以吸引科技產業與人才進駐。

資料來源：表列各計畫及本計畫整理。

3. 重大產業投資計畫

近年來透過政府及民間團體力量，新竹市推動了許多大型產業投資建設計畫，由中央單位及新竹市政府推動主導之計畫包括新竹科學園區第三期開發案(草案)、北台食品生技產業園區規劃計畫、新竹漁港計畫暨漁港區域範圍修正規劃、文化創意園區及都市更新計畫，另引入民間資金投資之計畫則有特公區之國際型科技商務會議中心 BOT 案。

表 2-11 新竹市重大產業投資計畫綜理表

計畫名稱	計畫內容	計畫效益
北臺食品生技產業園區規劃計畫	1. 為配合「北臺區域產業發展研究暨整體合作計畫」並結合新竹市科技產業群聚及文化美食之發展優勢，新竹市政府計畫勘選適宜基地，分別推動「北臺食品生技產業園區」，再造產業發展新契機。 2. 本案刻正委外辦理可行性規劃評估作業，於機場附近地區鄰選備選基地。	本案開發完成後，期跨域整合北台相關資源，以提升區域產業競爭力，期創造優質之產業環境，與既有產學研創及既有基礎結合，藉由引導民間廠商投入開發建設，帶動產業部門及政府部門雙贏之局面。
新竹漁港計畫暨漁港區域範圍修正規劃	因應近年漁業環境變化及配合觀光漁港建設、開發港區新生地，農委會漁業署計畫調整港區範圍，期發揮整體功能。 1. 短期規劃：規劃利用港區三分之一（外泊區）面積作	帶動桃竹苗觀光休閒旅遊整體區域發展、加速新竹漁港之再發展(客貨兩用港)並促進南寮

計畫名稱	計畫內容	計畫效益
	為交通港使用。 2. 中長期規劃：增建現有南寮漁港之防波堤方式形成大型內泊區的「客貨兩用港計畫」；另擴建南防波堤以南海域，並結合現有南側新生地共同開發為兼具商務、漁業、觀光休憩多功能發展區。	地區經濟繁榮，進一步推動南寮與平潭直航計畫。
新竹市國際型科技商務會議中心興建營運移轉案	為推動新竹市成為國際性的科技城市，市府將於新都心計畫之 1.69 公頃特定公用設施區，以「促進民間參與公共建設法」，導入民間財力及經營的活力與彈性，由民間投資興建並營運，規劃國際會議中心、文創館、科技商務區等設施形塑一產創園區。初估每年可帶來 10 億元以上商機，為新竹市產業帶動 80 億元經濟效益。	本案開發後可提升新竹市整體都市發展，強化競爭力，帶動台肥新竹廠重劃區一帶土地開發效益及產業發展，並開創財源增加稅收，提升新竹市邁向國際化發展的潛力。
玻璃創意文化園區	以新竹市玻璃工藝博物館為核心，結合 3.73 公頃的新竹公園為基地，設置玻璃創意文化園區，並規劃四館（玻璃工藝博物館、玻璃工坊、玻璃工業展示館、玻璃創意中心）及三區（創意玻璃商圈、入口意象區、麗池水幕表演區），定位為結合創作與消費型態之產業發展專區。	本案結合玻璃工藝博物館與週邊空軍十一村進行整體規劃利用，串連玻璃藝術上、下游形成群聚效益，促進新竹市產業觀光內涵。
都市更新產業發展計畫	1. 火車站後站地區都市更新計畫：計畫面積 5.7450 公頃，現刻正辦理招商計畫。 2. 中正台夜市及國際商場周邊地區都市更新：本計畫面積共 3.13 公頃，其中「中正台夜市都市更新單元」由新竹市府負責推動，並擔任實施者暨徵選共同投資人或徵選實施者；「國際商場都市更新單元」由新竹縣政府負責推動，並擔任實施者暨徵選共同投資人。 3. 體育館西側地區都市更新：計畫面積 7.25 公頃，現正擬定都市更新單元。	改善新竹市市中心地區現有商業環境，引進多元化業種業態，並結合藝文及商業空間，打造新竹都會時尚中心、魅力商圈及優良都市景觀生活區。

資料來源：表列各計畫及本計畫整理。

(四)其他相關計畫

1.觀光發展計畫

(1)新竹市埤東觀光環境再生計畫

A.計畫內容

新竹都市發展主要莫基於鐵路及高速公路兩大交通動脈，隨著早期聚落發展及科學園區之發跡，形成舊城歷史核心區及園區週邊新興區域兩大生活圈，其光復路為重大運輸幹道，因而切斷都市發展活動，博愛街則阻斷與十八尖山生態串聯，後火車站之老舊社區，形成都市邊緣地帶，亟需整體考量都市未來發展定位，並有策略地整合並建構新型態都市品牌。故此計畫將以動物園為發展核心，並連結周邊觀光資源及區域型產業，結合未來都市發展策略，以多元生態、科技、文創、虛擬、綠埤之發展概念，打造兼具生態觀光文創之複合性觀光園區。

B.計畫效益

埕東地區週邊觀光資源豐富且多元，包含全台第一座動物園、玻璃工藝館、麗池、孔廟、體育館、湖畔料亭、花市等等，透過博愛街更可連結至十八尖山，為具人文、休閒、知識、運動、歷史記憶之空間場域，不但提供新竹民眾基本遊憩空間外，也具有重要城市發展歷史記憶，未來結合都市發展之策略，提昇市民生活品質與帶動觀光產業，建構複合性觀光園區與複合性觀光城市品牌之示範地區。

(2)新竹市 17 公里海岸風景區計畫

A.計畫內容

新竹市海岸線北起南寮里，南至南港，長約十七公里，擁有漁港風貌、紅樹林公園、賞鳥區、沙灘區、風帆運動區、自行車步道，使全區具備生態資源、產業資源、教學研究及環境品質指標等多重價值。

為配合 17 公里海岸風景區全線自行車道及步道系統串連，新竹市政府獲交通部觀光局補助 500 萬元，並自籌 250 萬元於 100 年 11 月完成「17 公里沿線觀光帶暨風情海岸環境再造工程」。

B.計畫效益

新竹市 17 公里海岸風景區計畫可為新竹市沿海地區注入不同風貌景緻，配合環境再造工程完工後，帶給市民更多元化及多面向的休憩環境。

(3)海山漁港計畫

A.計畫內容

因應台灣漁業環境之改變，未來海山漁港除維護漁業生產，提供國民魚食之基本需求外，將結合漁業、漁船、漁民及漁村等資源，朝觀光休閒漁業發展。

B.計畫效益

海山漁港計畫將整體規劃港區設施，促進海山地區海洋漁業發展。配合觀光發展基能轉型建設為漁業兼休閒功能漁港，以有效利用港埠及結合鄰近之濱海遊憩資源。

(4)新竹市政府辦理鹽水港段童軍營地興辦計畫

A.計畫內容

本興辦計畫由新竹市政府申請開發，業經內政部於 90 年 11 月核定，該基地位於新竹市南港段 299 地號，面積約 19.9293 公頃。基地開發後將作為多功能性質的童軍露營地，並引入露營區、野外教育區及體能山訓區等使用機能。

B.計畫效益

本基地開發後將提供大新竹地區學生與民眾之教育休閒遊憩場所，並結合新竹市鹽水港海岸景觀及遊憩設施，發揮自然環境資源之多目標利用功能；另可配合北端海岸線之南寮漁港，建構新竹市完整之海岸觀光遊憩走廊。

2.醫療建設計畫

(1)國立臺灣大學醫學院附設醫院新竹分院新建工程

A.計畫內容

考量新竹分院(原署立新竹醫院)之空間配置與動線規劃已不符合現代化醫療環境及民眾期待，且現有基地擴充腹地有限，新竹市政府擬另覓適宜土地興建新院所，其需地面積約 2.8 公頃。

B.計畫效益

台大新竹分院已與新竹市政府簽署擴建院區合作備忘錄，未來新分院興建完工後，將有助提升新竹市區域醫療資源層級。

3.環境保育及整治計畫

(1)海岸地區土地使用整體防護策略研究計畫

A.計畫內容

該研究係為檢視並更新臺灣地區海岸管理計畫草案之潛在災害區範圍，並依據海岸法(草案)研提洪氾溢淹區、地層下陷區、暴潮溢淹區及海岸侵蝕區等一級保護區防護管理原則(含防護措施、土地使用管制內容、建築規範等)，進而提出臺灣海岸地區防護策略，以作為海岸防護計畫之指導原則。

B.計畫效益

經海岸防護區初步劃設成果(詳圖 2-5)，新竹市洪氾溢淹防護區佔其海岸地區總面積之比例約 49.8%；暴潮溢淹防護區佔其海岸地區總面積之比例約 34.6%；海岸侵蝕防護區佔其海岸地區總面積之比例約 0.3%；另新竹市則無地層下陷之潛勢。未來有關海岸防護區土地利用型態之調整原則，針對原有依都市計畫法、非都市土地使用管制規則所劃定之土地使用分區，未來俟海岸防護計畫發布實施後，應配合海岸防護區之劃設，重新檢視是否符合災害防護、防災減災及土地利用合理性等，進行土地利用型態調整。

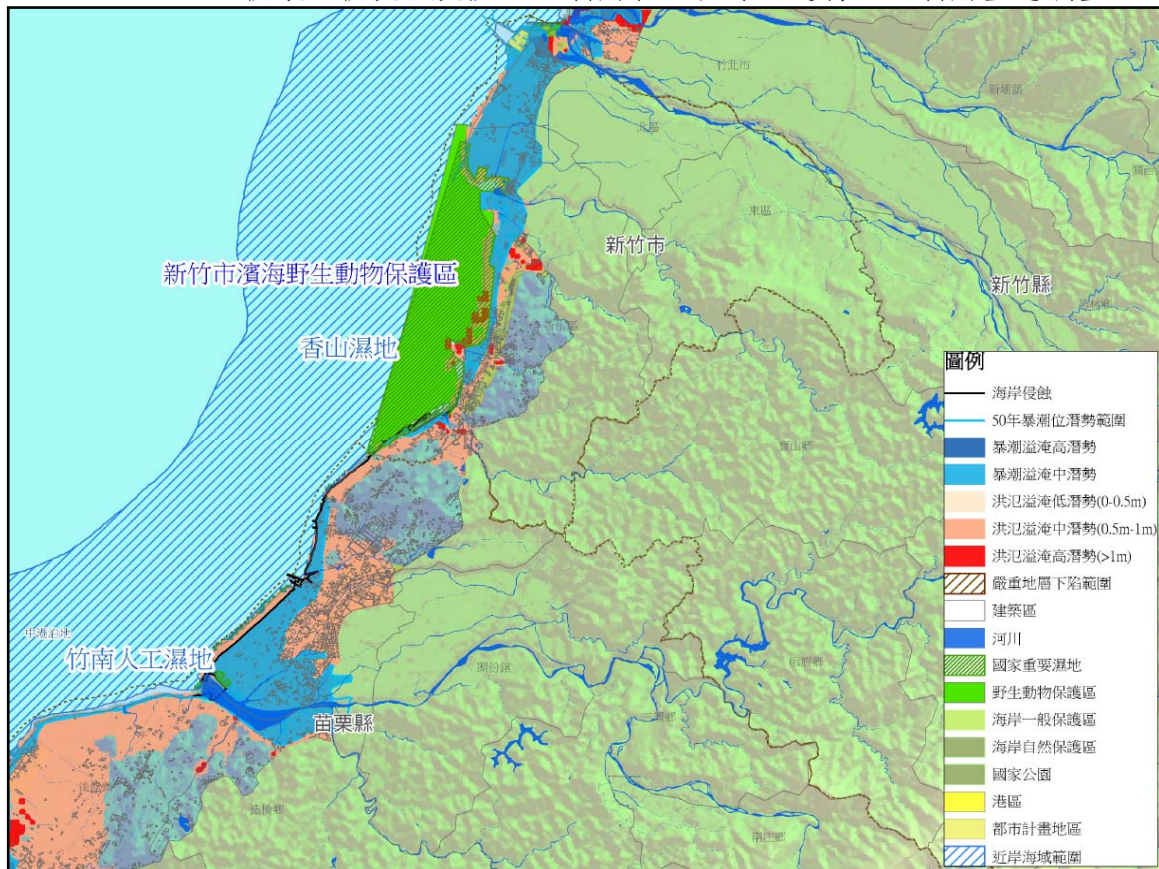


圖 2-5 新竹市海岸地區災害潛勢示意圖

(2)新竹市污水下水道系統計畫

A.計畫內容

設置全市範圍之污水下水道系統，污水收集系統規劃分為光復、南大、東大、香山及南寮等 5 區，總面積約 10,617 公頃。污水下水道系統分三期 16 年執行，第一期(83~97 年)完成後預計接管人口約 32,000 人；第二階段(98~103 年)除延續第一期未完成之工程，主要為完成各集水區之分支管網、抽水站及集水區部分用

戶接管工作，預計累計接管人口約 20 萬人、6 萬戶；第三階段(104~110 年)執行工程內容為完成各集水區用戶之接管工作，預計累計接管人口約 36 萬人、11 萬戶。

B.計畫效益

預期 110 年時能提升新竹市污水下水道普及率至約 72.10%，完工後將有效提升市民生活環境品質。

(3)柯子湖溪整治計畫

A.計畫內容

柯子湖溪自寶山水庫下游溢洪道出口至頭前溪匯流口之排水路，主幹線全長 10.6 公里，劃定堤防預定線(用地範圍)包括排水路、兩岸維護道路及其間之帶狀綠地，亦包括利用緊鄰排水路之公有地施設為生態景觀溼地等用地。目前關東橋以北之下游段已整治完成，關東橋至北二高之中上游段將以一般徵收方式取得及開闢。

B.計畫效益

柯子湖溪整治計畫除重新檢討排洪設施確保防洪排水機能外，亦著重環境美化、生態保育及生態遊憩。整治完成後將可排除中下游河段之淹水潛勢問題。

第二節 區域環境現況

一、自然及生態環境

(一)地形地質

新竹市地形分布以低緩丘陵及沖積平原為主，而地質分布以頭前溪及客雅溪之河床及兩側所涵蓋之沖積層面積最大，而東側及東南側屬西部麓山帶地質區，以店子湖層為主，南側則以更新世頭嵙山層(楊梅層)為主，東南側五步哭山周邊山麓區則分布有部分卓蘭層。主要之地質構造除現代沖積層外，軸向均呈東北、西南走向。

表 2-12 新竹市地形分區綜理表

地形分區	說明
新竹沖積平原	由鳳山溪與頭前溪之下游所搬運之泥沙及礫石等堆積而成，其北緣為湖口台地和鳳飛山丘陵，南緣為竹東丘陵。
竹南沖積平原	形成於中港溪與其支流之南港溪下游，因平原位於竹東丘陵及湖口台地之間，故為新竹市人口集居及都市活動集中地區，新竹市區內主要沿著丘陵西南側的海岸分布，沙丘發達，高度約為五十公尺。
竹東丘陵	竹東丘陵地形約佔全市面積三分之一，為頭前溪與中港溪間之切割台地，地勢大致由東南向西北漸次降低新竹平原形狀略呈三角形，大致位於頭前溪客雅溪所圍地區，坡度大多低於 30%，其西端以直線狀之陡崖臨海，樹枝狀水系組織甚密，向源侵蝕頗為盛行，許多河谷，河溝均由小侵蝕溝所形成，坡陡，平時乾涸，雨季或豪雨時聚水成流。

表 2-13 新竹市地質分佈綜理表

類別	地質分佈情形說明
全新世現代沖積層	分佈於狹長之海岸邊緣，以及鳳山溪、頭前溪之中下游一帶，形狀極不規則，台地堆積層、散佈於湖口台地南部新竹平原以及新竹與竹東之間，紅土堆積層主要分佈於湖口台地西側。
更新世頭嵙山層	分佈於香山、頭份、竹南之間的丘陵地帶。頭嵙山層整合於上新世卓蘭層之上，依其岩性可分為火山岩山礫岩相及香山砂岩與頁(泥)岩相，彼此漸變常呈犬牙交錯，交錯層厚度甚少超過 5 公尺，較無明顯區分。頭嵙山層含豐富之化石，有哺乳類、魚類、海膽類、貝類和有孔蟲類，而以貝類最多。
更新世店子湖層	主要分布於東側地區，香山丘陵地區亦有零星分布。
上新世卓蘭層	主要分佈於東南側五步哭山周邊山麓地區，分布軸帶呈東北、西南走向。

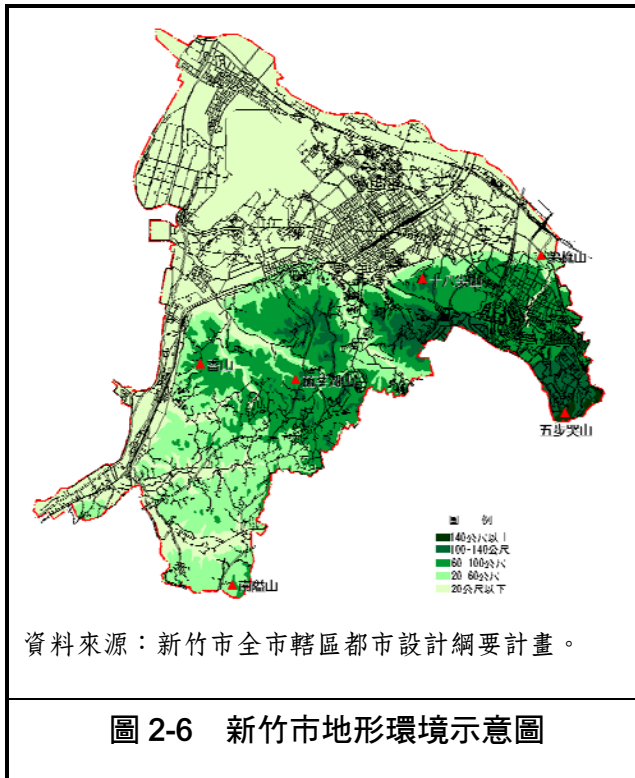


圖 2-6 新竹市地形環境示意圖



圖 2-7 地質分布示意圖

(二)斷層

依經濟部中央地質調查所 2010 年版分類，周邊活動斷層包含新城斷層及新竹斷層，新城斷層屬第一類活動斷層，走向約為北偏東 40~50 度之逆移斷層。而新竹斷層屬第二類活動斷層，位於竹東丘陵的北緣，呈東北線形走向之逆移斷層兼具右移性質。



圖 2-8 新竹市斷層分布示意圖

(三)氣候環境

新竹市為亞熱帶海洋氣候，屬於東北部夏季炎熱溫和氣候區，四季不甚明顯，夏季盛行西南季風，冬季盛行東北季風，素有「風城」之稱，高溫多溼、風大、雨量適中為基本特徵。

表 2-14 新竹氣象站氣候十年統計資料表

月份	氣壓 (hPa)	平均氣溫(°C)			平均 相對 濕度 (%)	日照時 數(hr)	平均風		平均 雲量 0-10	平均降雨(mm)		蒸發量 (mm)	輻射量 (MJ/m ²)
		平均 氣溫	最高 溫	最低 溫			風速 m/s	最多 風向		平均降 水量	降水 日數		
1 月	1017.1	15.4	18.7	13.0	78.8	99.5	2.6	NNE	7.1	61.1	10.4	44.5	213.7
2 月	1015.0	16.1	19.5	13.7	82.1	79.6	2.2	NNE	7.8	122.8	11.6	44.6	201.6
3 月	1013.7	17.8	21.5	14.9	77.7	104.2	2.0	NNE	7.4	150.0	13.7	71.4	289.9
4 月	1010.1	21.7	25.3	18.7	76.6	105.0	1.7	NNE	7.6	181.4	14.4	86.4	332.2
5 月	1006.2	25.3	29.0	22.2	76.6	148.9	1.6	NNE	6.9	285.6	13.7	117.2	436.6
6 月	1003.1	27.8	31.4	25.0	76.9	161.9	1.5	W	7.2	286.0	12.9	131.0	463.3
7 月	1002.9	29.4	33.3	26.2	73.9	251.9	1.5	W	5.3	146.3	8.6	172.8	587.1
8 月	1002.3	29.0	33.0	26.0	75.0	208.2	1.6	WNW	5.7	245.4	10.1	150.1	512.2
9 月	1005.0	28.0	32.1	24.9	72.9	210.2	2.0	NNE	4.9	139.6	7.7	139.1	471.7
10 月	1010.2	24.7	28.3	22.2	72.0	191.7	2.6	NNE	4.7	64.2	5.6	114.5	399.8
11 月	1013.2	21.5	25.0	19.0	75.5	131.7	2.4	NNE	6.3	95.7	9.7	73.2	269.5
12 月	1016.2	16.9	20.3	14.3	75.7	123.3	2.6	NNE	6.3	74.4	9.2	55.8	229.6
年平均	1009.6	22.8	26.5	20.0	76.1	151.3	2.0	NNE	6.4	154.4	10.6	100.0	367.3
年總量	—	—	—	—	—	1816.1	—	—	—	1852.4	127.6	1200.3	4407.3

資料來源：「中央氣象局氣候資料年報」紀錄氣象資料自民國 94 年至 103 年共計 10 年，本計畫整理。

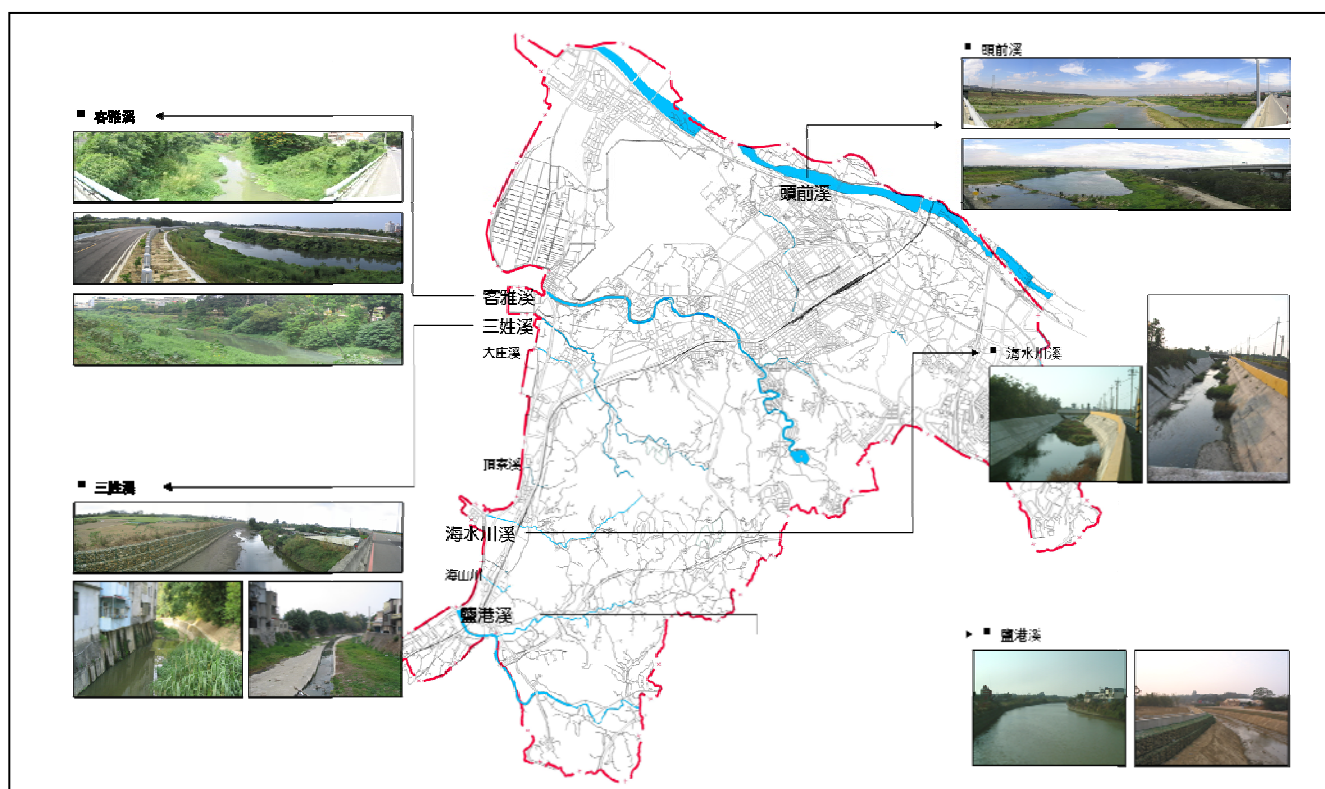
(四)水文環境

新竹市主要自然河川為頭前溪，亦為新竹市最主要之自來水源；次要河川由北自南包括客雅溪、三姓溪、海水川溪、鹽港溪，其餘尚有許多較小之河川，包括大庄溪、頂寮溪、海山川等。一般而言，新竹地區各河川因地形影響大多流短坡峻，雨時流量大，枯水期則流量小。

表 2-15 新竹市水文環境綜理表

河川	說明
頭前溪	頭前溪為新竹第一大河，上游支流係分別發源雪山山脈及李嶧山匯流而成，河流全長為 63.03 公里，流域面積 565.97 平方公里，流域平均年雨量 2293 公厘，年逕流量 611 百萬立方公尺，河川平均坡降 1/190，向西流經芎林鄉、竹北市、新竹市，在南寮附近與鳳山溪出口匯流約 500 公尺後注入台灣海峽，為新竹市最主要之自來水源。

河川	說明
客雅溪	客雅溪（曲流地形發達）屬於中央管區域排水，原名陳仔溪，發源於新竹縣寶山鄉，流經寶山鄉山湖、寶山、大崎、雙溪四村，進入新竹市後於香山楊寮，浸水兩里間入海，上游地屬竹東丘陵，呈東南至西北走向。主流之長度約 24 公里，流域面積約 45.6 平方公里，平均坡度為 1.06%，年降雨量約為 2015 公釐，平均逕流量為 78.3 百萬立方公尺。
鹽港溪	鹽港溪水系發源於寶山鄉茄冬湖、社子崎，河川全長 12.0 公里，流域平均比降 1：91，平均坡度 1：620，流域面積 40.5 平方公里，流域平均年雨量 1,520.0 公厘，年平均逕流體積約為 49,248,000 立方公尺。流經區域包含新竹縣寶山鄉、新竹市、苗栗縣竹南鎮。
地下水	新竹平原含水面積 150 平方公里，年補助量為 85 百萬平方公尺，以開發量年 74.2 百萬平方公尺。供應農業灌溉、工業用水及一般都市用水。但新竹市之都市化地區增加快速，所以在考慮到環境影響之衝擊下，水源開發仍以加強地面水之儲藏利用為主。



資料來源：新竹市全市轄區都市設計綱要計畫。

圖 2-9 新竹市自然河川分布示意圖

(五)氣候變遷影響

在全球氣候變遷之影響下，新竹市首要面對包括極端氣候事件衝擊、水資源衝擊以及海水位上升等問題對於社會與經濟的直接衝擊與影響，在全球氣候變遷已為無法避免的趨勢下，除透過減少溫室氣體排放以減緩氣候變遷程度外，如何調適氣候變遷以減少損害亦應為後續推動之重點。

1. 極端氣候事件之衝擊

據世界銀行分析地震、颱風、洪旱等自然災害，台灣地區暴露在三種災害威脅的國土比例達 90.2%，受威脅人口比例則更達 95.1%，居世界第一，而近年在全球環境變遷之影響下，極端氣候事件之發生頻率日趨頻繁，其中尤以颱風洪水此類型極端氣象災難事件對於我國人民生命財產損失之影響最為直接、劇烈，近年國內所發生包括莫拉克颱風、凡那比颱風等多起嚴重氣候災害，新竹市雖未有重大損害發生，然因濱臨海岸線，地勢較為低窪地區易受颱風淹水、海水倒灌等災害潛勢，依據新竹市政府民國 96 年 4 月調查轄區內災害潛勢區域調查結果顯示，淹水與崩塌地多位於香山區與北區，另據國家災害防救科技中心調查結果顯示，新竹市具有高淹水潛勢地區位於頭前溪沿岸、延平路鄰客雅溪附近地區、大庄里部分地區、海山漁港與香山車站附近地區以及鄰鹽水溪局部地區，在面對極端氣候所可能帶來的威脅仍不可不慎。

2. 水資源衝擊

台灣地勢陡峭、河流短，降雨到多直接奔流入海，水資源存蓄不易，每人每年所分配的雨量只有世界平均值的七分之一，水資源貧瘠。新竹市最主要之自來水源為頭前溪，依據行政院核定之「臺灣北部區域水資源經理基本計畫(98.02)」內容，新竹地區用水有賴寶山水庫與永和山水庫之支援供應，而近年在氣候變遷之影響下，台灣地區水庫蓄水功能面臨氣候災害後水庫淤積以及降雨情形不穩定之影響甚大，此讓水資源的獲取與存蓄更形困難，氣候對於淡水系統的不利影響，將加劇對於社會經濟活動之衝擊。

3. 海水位上升

近百年全球氣候持續暖化，世界各地冰川溶解快速，導致全球海水位呈現上升的趨勢，而我國為一島國，海水位持續上升將對我國國土之流失影響非常顯著；由於新竹市緊臨台灣海峽，雖影響不若台灣西南海岸、台北盆地以及蘭陽盆地嚴重，但據研究，當海水位上升 6 公尺時，新竹市受影響面積將達 36.7 平方公里，佔全市總面積 30.9%，受影響程度僅次於台南市 84.4%及高雄市 50.2%，新竹全市人口之 23.7%約 92,762 人將受到影響。

二、歷史人文及社會發展

(一)行政區劃沿革

新竹古稱「竹塹」，依據近人研究的推論，「竹塹」是居住在新竹平原平埔族道卡斯族「竹塹社」的音譯。淡水廳被廢後，竹塹改稱「新竹城」，「新竹」係取竹塹之「竹」加「新」字而為新竹，意即新的竹塹城，自此以後，竹塹城漸被改稱為新竹城，「新竹」於是定名。

表 2-16 新竹市行政區劃沿革簡表

年代		行政區劃	備註
清治時期	清康熙 23 年 (1684 年)	建立台灣府、縣、廳城的行政體系，竹塹屬諸羅縣管轄。	
	雍正 11 年 (1733 年)	竹塹歸淡水廳管轄，竹塹成為廳治所在。	竹塹自此正式有設治之名。
	光緒元年 (1875 年)	淡水廳被廢，竹塹改稱「新竹城」。	自此以後，竹塹城漸被改稱為新竹城，「新竹」於是定名。
日治時期	明治 28 年 (1895 年)	設台北縣新竹支廳。	
	明治 30 年 (1897 年)	設新竹縣新竹辨務署。	
	明治 34 年 (1901 年)	設新竹廳。	
	大正 9 年 (1920 年)	設新竹州新竹郡新竹街。	
	昭和 5 年 (1930 年)	新竹街升格為市，置市役所。	新竹設市之始。
	昭和 16 年 (1941 年)	合併香山庄全部及舊港、六家庄之一部分，擴大行政區域。	
民國時期	民國 34 年 (1945 年)	成立新竹市政府。	
	民國 35 年 (1946 年)	新竹市因全省行政區域調整，正式設為省轄市，成立新竹市政府，下設東、西、南、北、竹東、寶山、香山等七個區公所。	
	民國 39 年 (1950 年)	臺灣省政府依據《台灣省地方自治實施綱要》，調整全省行政區域，新竹地方將原省轄新竹市併原新竹縣轄關西、新埔兩鎮、湖口、紅毛、竹北、橫山、芎林、北埔、峨眉等七鄉及尖石、五峰兩山地鄉等合併成立為新竹縣，縣治設於新竹市。	新竹縣、市合併。
	民國 40 年 (1951 年)	將原東、西、南、北等四區合併成立縣轄市。	以新竹市為縣轄市。
	民國 71 年 (1982 年)	原屬新竹縣之香山鄉併入縣轄新竹市，並改制升格為省轄市。	新竹市改制升格為省轄市。
	民國 79 年 (1990 年)	新竹市下設東、北、香山等三個區公所，正式分區治事。	

資料來源：本計畫整理。

(二)空間發展歷史

清治時期的竹塹城牆為一橢圓形狀，城內各項機能以衙署為中心，呈現南北分區的現象，城外則多為農地或未開墾的荒地。空間結構大致以城隍廟、淡水廳署為中心，以東門街、北門街、南門街、西門街為主要道路，但是街道均呈不規則曲線，複雜無系統，而且北門街兩旁尚各有一條道路向北延伸，而南門街也有一條（大約包含西門街的一段）與其相對，形成一個口袋，似乎成為主要的市街店家聚集區。

日治時期自西元 1910 年起實施市區改正計畫，除興修街路、公園、綠地、排水溝等設施外，更拆除新竹市的圈圍性城牆(僅留下東門城)，使城市中心突破原有的城牆之城市範圍。市區增設北大路、南大路、打通西大路，複雜彎曲的街道被整編、拓寬、拉直成放射狀及方格狀的街道系統，形成方格的系統道路並形塑新竹城內重要的商業區；東門及東門外新規劃的市街地，以新竹驛、東門圓環為端點塑造新興發展區。1930 年代起因城市工業化，逐漸向郊區地形較高地區拓展：城市的北邊及西邊成為機場及軍事用地；城市東邊的東勢、埔頂及赤土崎則成為工業的發展用地；城市南邊的十八尖山山腳下，原為墳墓用地，後規劃為森林公園的遊憩綠帶以及學校用地。

民國 45 年，「新竹都市計畫」公布，採行土地使用分區管制，將機能區的配置納入都市計畫的規範。此後 20 年，為因應新竹地區之人口成長，先後發佈「香山都市計畫」、「香山（朝山）都市計畫」，新竹市都市發展持續往市郊地區擴張。十八尖山山腳下以及光復路，則陸續建立各級學校，連結成一片文教區。為配合鄰近豐富的教育研究資源以及近便的交通，成立新竹科學工業園區，先後發佈「高速公路新竹交流道特定區計畫」、「新竹科學工業園區特定區計畫」，工業園區以及交流道周圍地區快速的發展擴張，在新竹市形成一結合科技工業與住宅機能的新興發展地區。

南部的丘陵區增闢青草湖風景區，加上已有的中正公園、東山公園、十八尖山，仍為新竹市主要遊憩場所。惟分布於西郊之軍用機場與牛埔軍事專業區、或散布於沿海、頂埔、關東橋一帶之軍事區，以及南側的丘陵、北側頭前溪等，皆形成新竹市都市擴展的限制。

綜合而言，新竹市主要之聚落發展型態為單核心都市，有明顯的中心商業區。發展初期，主要以新竹舊城為中心，漸漸向東西兩側平原擴張，

沿東大路、光復路及台一號省道（中華路）發展成 X 型放射狀。但因北有頭前溪，東南有丘陵坡地及清華大學等，西側又有機場，目前主要都市發展朝光復路及香山方向之兩翼進行。新竹市都市發展紋理示意詳見圖 2-10。

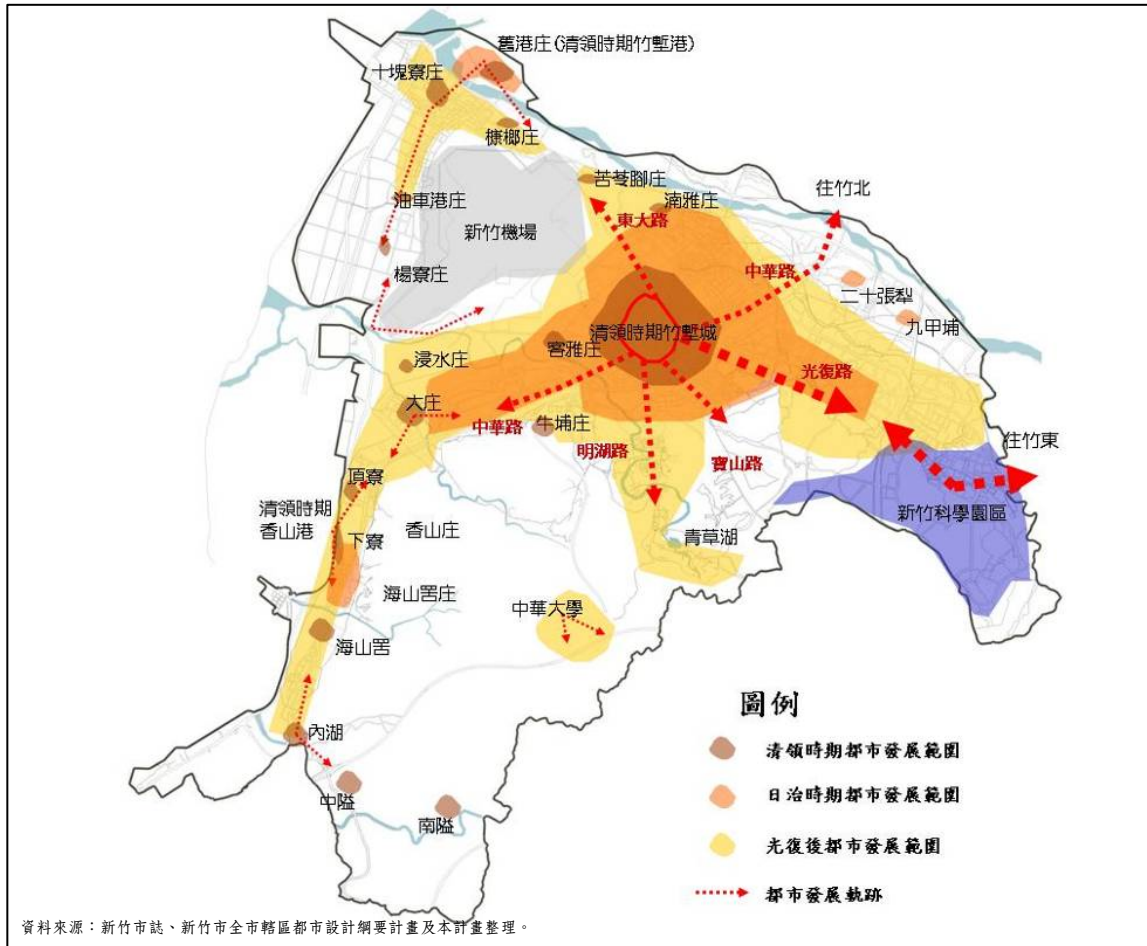


圖 2-10 新竹市都市發展紋理示意圖

三、土地使用發展現況

(一)計畫現況

新竹市轄區面積為 10,753.34 公頃，其中都市土地面積約 4,624.95 公頃，佔新竹市面積 43.01%；非都市土地面積約 6128.39 公頃(含未登錄地)，佔新竹市面積 56.99%。

1.都市計畫地區

(1)全市各都市計畫區概述

新竹市計有 6 處都市計畫區，包括 2 處市鎮計畫及 4 處特定區計畫，都市計畫面積合計 4,624.95 公頃，計畫人口數合計為 366,000 人，其中除新竹(含香山)都市計畫區外，其餘 5 處都市計畫刻正辦理通盤檢討作業。另新竹市目前辦理新訂都市計畫包括頭前溪沿岸地區、新竹機場附近地區、香山丘陵附近地區等 3 處。

表 2-17 新竹市都市計畫概況及辦理進度表

都市計畫地區名稱		計畫目標年	計畫人口(人)	現況人口	人口達成(%)	計畫面積(公頃)	辦理進度
市鎮計畫	新竹市(朝山地區)都市計畫	110 年	11,000	8,957	81.83	329.94	二通第一階段於 105 年 1 月發布實施。
	新竹(含香山)都市計畫	110 年	218,000	237,705	109.04	1822.63	二通於 98 年發布實施。
特定區計畫	新竹漁港特定區計畫	110 年	27,500	19,089	69.41	749.10	二通於 103 年 7 月發布實施。
	高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	110 年	35,000	26,186	74.82	327.10	一通第一階段於 103 年 4 月發布實施。
	新竹科技特定區計畫	115 年	21,500	16,549	76.97	196.34	配合世博台灣館產創園區辦理專案通盤檢討，第一階段於 104 年 11 月發布實施。
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	110 年	53,000	43,019	81.17	1199.84	三通第一階段於 104 年 1 月發布實施，第二階段於 105 年 2 月發布實施。
合計		—	366,000	351,505	96.04	4624.95	

資料來源：表內各都市計畫書及本計畫整理。

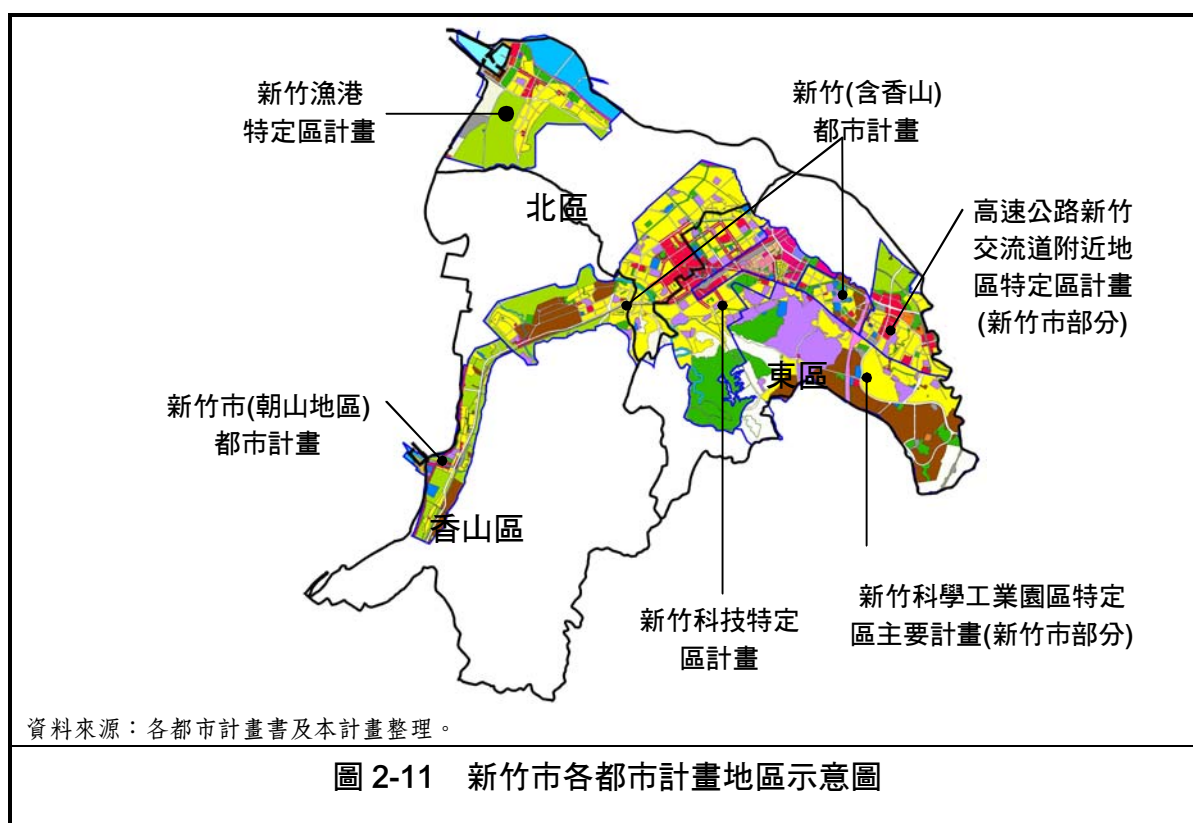
(2)土地使用分區計畫面積

新竹市都市計畫區之土地使用分區除其他使用外，以住宅區面積 1149.68 公頃最多，其次依序為農業區(531.73 公頃)、商業區(266.78 公頃)及工業區(176.15 公頃)；至於供公眾使用之公共設施用地面積為 1321.10 公頃，約佔全市都市計畫面積 28.56%，詳表 2-18 所示。

表 2-18 新竹市都市計畫地區發展概況表

都市計畫		面積(公頃)						
地區名稱		計畫面積	住宅	商業區	工業區	農業區	公共設施	其他
市鎮計畫	新竹市(朝山地區)都市計畫	329.94	50.92	5.03	33.35	115.89	88.82	35.93
	新竹(含香山)都市計畫	1822.63	666.35	135.10	130.13	116.45	432.46	342.14
特定區計畫	新竹漁港特定區計畫	749.10	115.58	12.79	7.32	233.38	177.95	202.08
	高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	327.10	96.55	15.63	3.71	66.01	99.40	45.79
	新竹科技特定區計畫	196.34	10.21	96.10	—	—	78.96	11.07
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	1199.84	210.06	2.13	1.63	—	443.50	542.51
合計		4624.95	1149.68	266.78	176.15	531.73	1321.10	1179.52

資料來源：表內各都市計畫書及本計畫整理。



2. 非都市土地

(1) 非都市土地使用分區及使用編定

A. 非都市土地使用分區

新竹市非都市土地(不含未登錄地)以山坡地保育區為主，面積約 2998.66 公頃，佔全市非都市土地(不含未登錄地)比例約

50.98%，主要分佈於香山區東南側；其次為特定農業區，面積約 1406.89 公頃，佔全市非都市土地(不含未登錄地)比例約 23.92%，主要沿頭前溪及沿海分佈，詳表 2-19 及圖 2-12 所示。

表 2-19 新竹市非都市土地使用分區統計表

使用分區	面積(公頃)	百分比(%)
特定農業區	1406.89	23.92
一般農業區	557.13	9.47
鄉村區	137.23	2.33
山坡地保育區	2998.66	50.98
河川區	53.02	0.90
特定專用區	729.09	12.40
合計	5882.02	100.00

資料來源：新竹市地政事務所，本計畫整理。

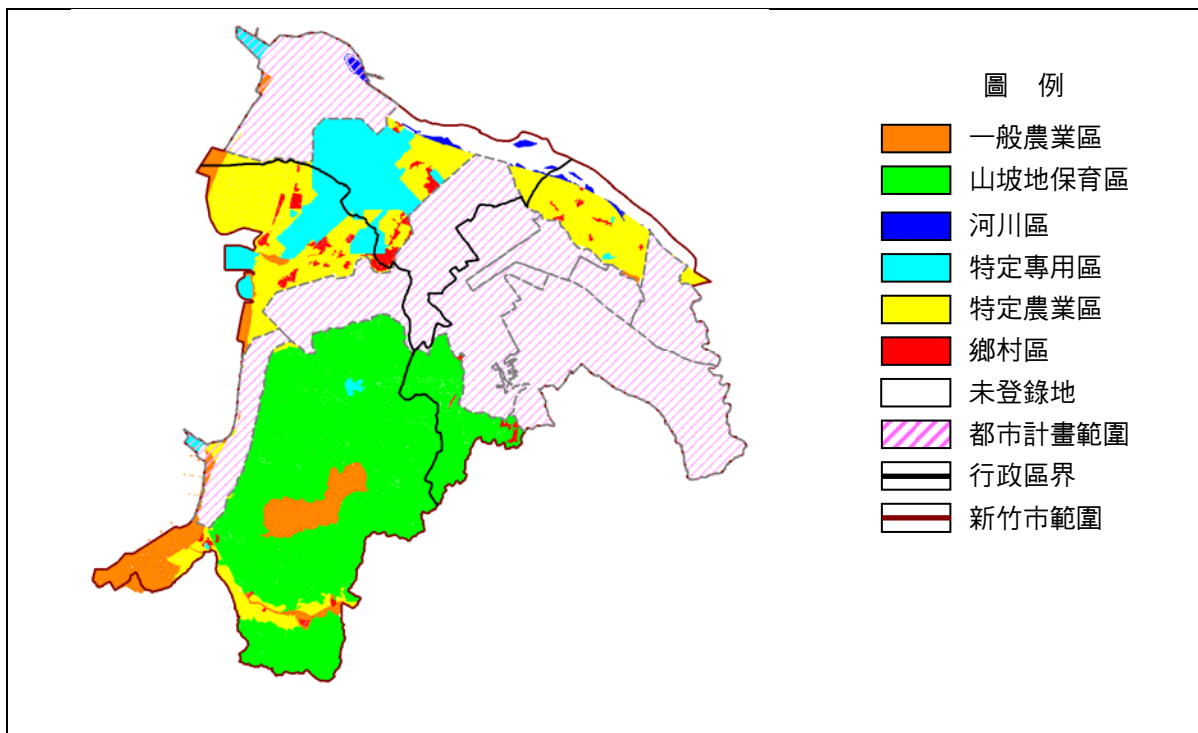
B.非都市土地使用編定

新竹市非都市土地使用編定以農牧用地為主，面積約 3297.35 公頃，佔非都市土地(不含未登錄地)比例約 56.06%，其次為特定目的事業用地，面積約 826.99 公頃，佔非都市土地(不含未登錄地)比例約 14.06%，現況為新竹機場使用，詳表 2-20 及圖 2-13 所示。

表 2-20 新竹市非都市土地使用編定統計表

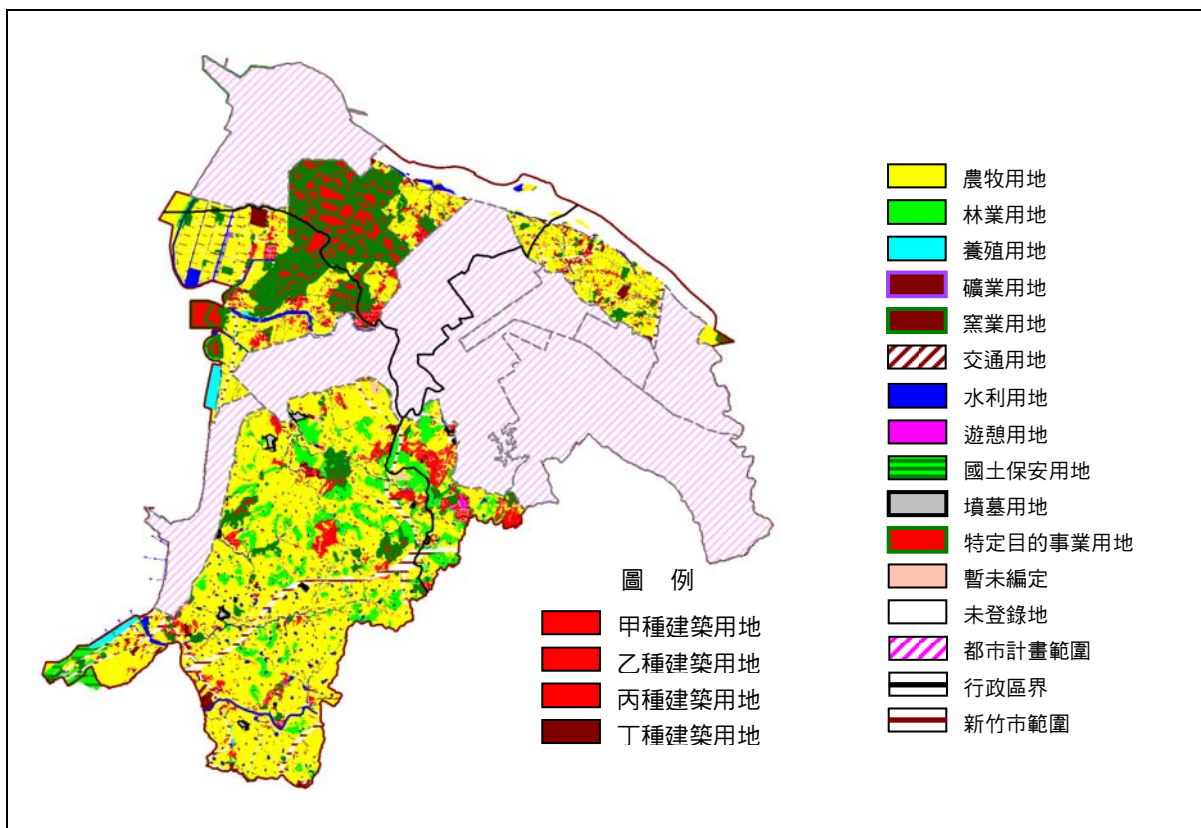
使用編定	面積(公頃)	百分比(%)
甲種建築用地	58.79	1.00
乙種建築用地	115.28	1.96
丙種建築用地	231.35	3.93
丁種建築用地	77.42	1.32
農牧用地	3297.35	56.06
林業用地	427.00	7.26
養殖用地	41.67	0.71
窯業用地	0.56	0.01
交通用地	383.23	6.52
水利用地	294.60	5.01
遊憩用地	8.15	0.14
國土保安用地	74.16	1.26
墳墓用地	22.80	0.39
特定目的事業用地	826.99	14.06
礦業用地	0.48	0.01
暫未編定	22.19	0.38
合計	5882.02	100.00

資料來源：新竹市地政事務所，本計畫整理。



資料來源：新竹市地政事務所及本計畫整理。

圖 2-12 新竹市土地使用分區示意圖



資料來源：新竹市地政事務所及本計畫整理。

圖 2-13 新竹市土地使用編定示意圖

(2)非都市土地申請開發案件

A.已核發開發許可案件

(A)農村社區土地重劃案件

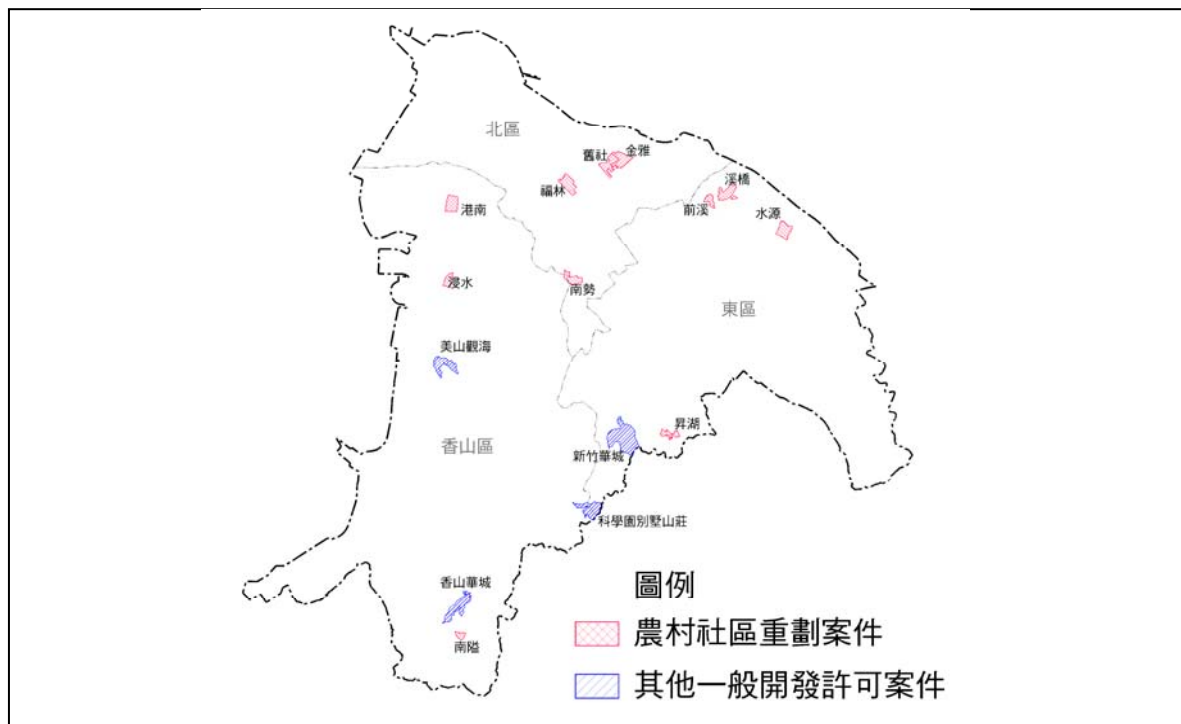
新竹市農村社區土地重劃案件截至目前共 10 件已核發開發許可，主要分布於東區、香山區北側及北區南側，計畫面積合計 76.66 公頃，計畫人口合計 13,058 人。

(B)其他一般開發許可案件

新竹市其他一般開發許可案件截至目前共 4 件已核發開發許可，其中新竹華城及科學園別墅山莊位於東區西南側；美山觀海及香山華城位於香山區，計畫面積合計 75.83 公頃，計畫人口合計約 9,923 人。

B.審議中開發案件

新竹市目前審議中之非都市土地申請開發案件僅有農村社區土地重劃案共 2 件，分別為位於東區北側之前溪自辦農村重劃及位於香山區南側之中隘農村重劃，計畫面積合計 8.59 公頃，計畫人口合計約 657 人。



資料來源：新竹市政府地政處及本計畫整理

圖 2-14 新竹市非都市土地申請開發案件分布示意圖

3.新竹市產業用地供給

新竹市之產業用地主要為都市計畫工業區、丁種建築用地以及科學園區，面積分別約為 185.28 公頃、77.82 公頃及 253.27 公頃，分析如下：

(1)都市計畫工業區及非都市土地丁種建築用地

A.都市計畫工業區

包括新竹(含香山)都市計畫區、新竹交流道特定區(新竹市部分)、新竹市(朝山地區)都市計畫區及新竹漁港特定區等四處，其中新竹交流道特定區已開發作廠辦、住商使用，而其他三處都市計畫工業區其開發比例(建廠飽和率)約介於 37%~77%。

爰此，新竹市都市計畫區所劃設之工業區，僅新竹(含香山)、朝山地區及新竹漁港特定區等三區尚未發展飽和，惟其中新竹漁港特定區範圍內之工業區皆屬 84 年核定之「新竹漁港區域劃定暨漁港計畫」範圍，漁業署對於該工業區仍有使用需求；朝山地區之工業區面積不具相當規模；新竹(含香山)尚未發展之工業區則零星分布、發展腹地小，且住、商使用混雜亦無足夠之公共設施用地，故新竹市現況較無既有之大規模產業用地可供使用。

B.非都市土地丁種建築用地

新竹市丁種建築用地面積總計約為 77.82 公頃，散佈於非都市計畫土地範圍內。

(2)科學園區

位於新竹科學工業園區特定區(新竹市部分)範圍內，土地使用分區係劃設為園區事業專用區，其土地均已全部出租。

表 2-21 新竹市產業用地發展現況表

類型	位置	都市計畫分區	產業現況	面積(公頃)	使用率
都市計畫工業區	新竹(含香山)都市計畫區	工業區	-	130.13	約 77%
	新竹交流道特定區(新竹市部分)	工業區、零星工業區	-	3.71	約 100%
	新竹市(朝山地區)都市計畫區	工業區、零星工業區	傳統製造業為主	33.35	約 43%
	新竹漁港特定區	工業區	-	7.32	約 37%
丁種建築用地	非都市計畫土地(香山丘陵附近地區)	-	-	41.06	-
	非都市計畫土地(頭前溪沿岸地區)	-	-	13.42	-
	非都市計畫土地(新竹機場附近地區)	-	-	23.34	-
科學園區	新竹科學工業園區特定區(新竹市部分)	園區事業專用區	半導體、電腦、通訊、光電等電子產業	253.27	約 100%

資料來源：1.新竹市執行防範都市計畫工業區變相作住宅使用督導查核計畫專案報告。

2.經濟部工業局臺灣工業用地供給服務網 100 年度年報及本計畫整理。

3.新竹科學園區網頁。

4.表列各都市計畫書。

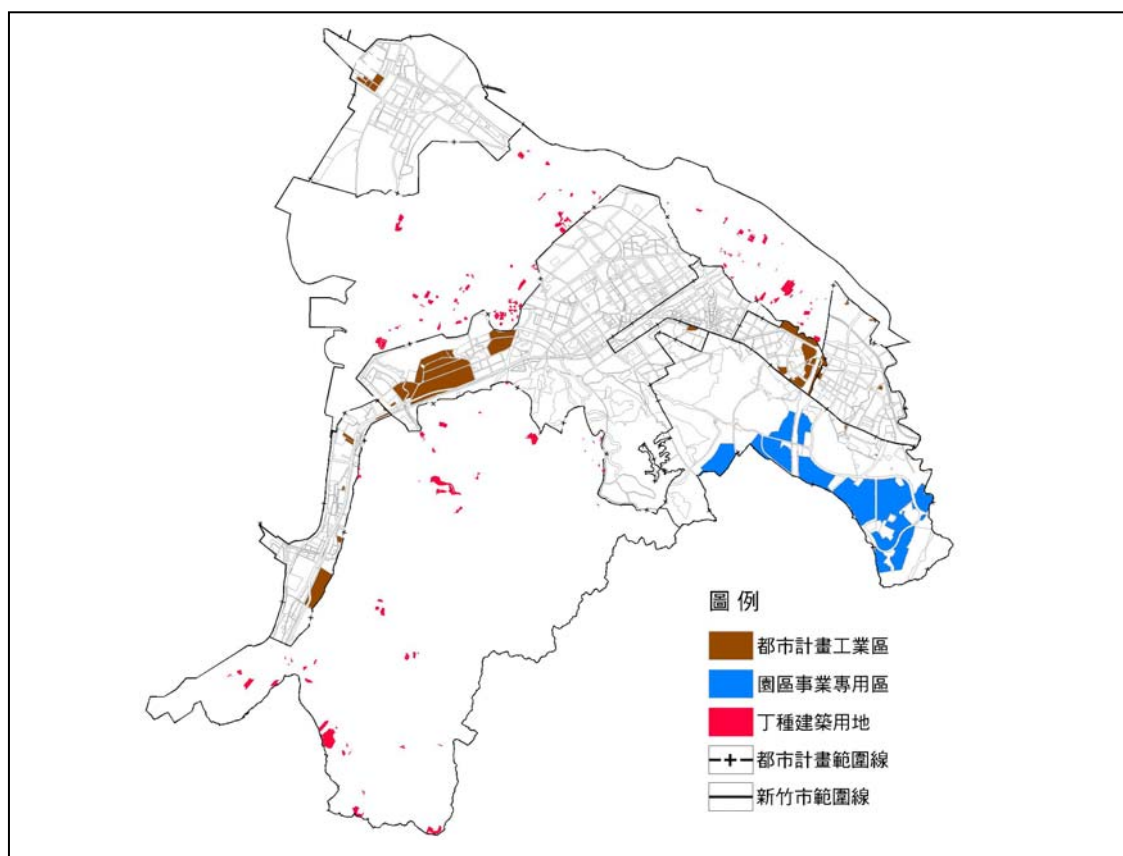


圖 2-15 新竹市產業用地供給分布示意圖

(二)使用現況

1.土地利用現況

(1)都市計畫區

新竹市都市計畫區土地利用現況，以建築使用最多，約佔都市計畫區 33.06%，其主要分布於市中心區及國道一號以東之南側；其次為交通使用及農業使用，分別佔都市計畫區 16.49%及 15.27%，其中農業使用則以新竹機場西北側、海山漁港東側及國道一號以東之北側為主。

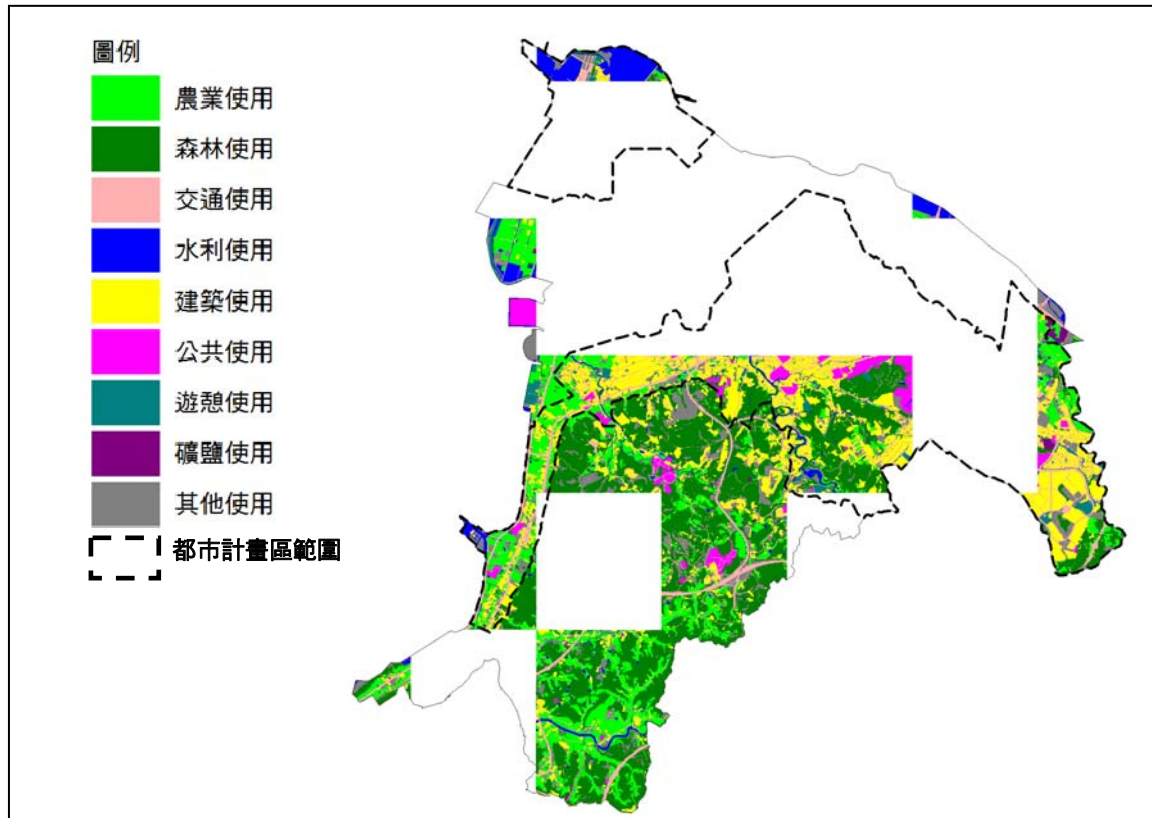
(2)非都市土地

新竹市非都市土地之土地利用現況，以森林使用及農業使用最多，分別佔非都市土地 30.00%及 26.54%，其中森林使用主要分布於香山區之丘陵地；農業使用主要分布於新竹機場周邊、新竹市東北側及西南側。

表 2-22 新竹市土地利用現況面積統計表

使用項目	都市計畫區		非都市計畫土地		總計	
	面積(公頃)	百分比(%)	面積(公頃)	百分比(%)	面積(公頃)	百分比(%)
農業使用	706.06	15.27	1626.37	26.54	2332.43	21.69
森林使用	475.22	10.28	1838.65	30.00	2313.88	21.52
交通使用	762.46	16.49	439.10	7.16	1201.55	11.17
水利使用	252.45	5.46	291.64	4.76	544.09	5.06
建築使用	1528.90	33.06	610.74	9.97	2139.64	19.90
公共使用	378.59	8.19	102.86	1.68	481.45	4.48
遊憩使用	177.00	3.83	91.67	1.50	268.67	2.50
礦鹽使用	8.76	0.19	20.47	0.33	29.23	0.27
其他使用	335.51	7.25	1106.89	18.06	1442.40	13.41
總計	4624.95	100.00	6128.39	100.00	10753.34	100.00

資料來源：內政部國土測繪中心及本計畫整理。



註：空白處係涉及軍事機密地區之範圍，國土測繪中心無法提供。

資料來源：國土測繪中心及本計畫整理。

圖 2-16 新竹市土地利用現況示意圖

2.設施型使用分區之發展情形

(1)都市計畫區發展情形

A.住宅區發展率

新竹市全市都市計畫區之住宅區發展率約 78.37%，其中以「新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)」、「新竹科技特定區計畫」及「新竹(含香山)都市計畫」之發展率較高(分別為 89.72%、85.60 及 82.14)；另以「新竹市(朝山地區)都市計畫」之發展率較低(52.08%)。

B.商業區發展率

新竹市全市都市計畫區之商業區發展率約 75.49%，其中以「新竹(含香山)都市計畫」及「新竹科技特定區計畫」之發展率較高(分別為 88.21%及 70.61%)；另以「新竹市(朝山地區)都市計畫」及「高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)」之發展率較低(分別為 31.51%及 33.42%)。

C.工業區發展率

新竹市全市都市計畫區之工業區發展率約 69.64%，其中以「高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)」、「新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)」及「新竹(含香山)都市計畫」之發展率較高(分別為 100.00%、98.46%及 77.00%)；另以「新竹漁港特定區計畫」及「新竹市(朝山地區)都市計畫」之發展率較低(分別為 37.43%及 43.20%)。

D.公共設施開闢率

新竹市全市都市計畫區之公共設施開闢率約 79.55%，其中以「新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)」、「新竹(含香山)都市計畫」及「新竹科技特定區計畫」之發展率較高(分別為 95.63%、88.42 及 81.17)；另以「高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)」及「新竹市(朝山地區)都市計畫」之發展率較低(分別為 44.89%及 48.08%)。

表 2-23 新竹市都市計畫地區發展概況表

都市計畫		都市計畫地區發展概況【計畫面積(公頃)與發展率(%)】						
地區名稱		計畫面積 (公頃)	住宅區面積(公頃)	商業區面積(公頃)	工業區面積(公頃)	農業區面積(公頃)	公共設施面積(公頃)	其他面積(公頃)
			發展率(%)	發展率(%)	發展率(%)	發展率(%)	開闢率(%)	發展率(%)
市鎮計畫	新竹市(朝山地區)都市計畫	329.94	50.92	5.03	33.35	115.89	88.82	35.93
			52.08	31.51	43.20	—	48.08	—
	新竹(含香山)都市計畫	1822.63	666.35	135.10	130.13	116.45	432.46	342.14
			82.14	88.21	77.00	—	88.42	—
特定區計畫	新竹漁港特定區計畫	749.10	115.58	12.79	7.32	233.38	177.95	202.08
			58.98	52.46	37.43	—	52.27	—
	高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	327.10	96.55	15.63	3.71	66.01	99.40	45.79
			63.99	33.42	100.00	—	44.89	—
	新竹科技特定區計畫	196.34	10.21	96.10	—	—	78.96	11.07
			85.60	70.61	—	—	81.17	—
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	1199.84	210.06	2.13	1.63	—	443.50	542.51
			89.72	39.25	98.46	—	95.63	—
合計		4624.95	1149.68	266.78	176.15	531.73	1321.10	1179.52
			78.37	75.49	69.64	—	79.55	—

資料來源：表內各都市計畫書及本計畫整理。

註：「-」表該新訂都市計畫區或計畫區未劃設該類分區。

(2)非都市計畫土地發展情形

A.鄉村區發展

新竹市非都之鄉村區面積合計 137.23 公頃，主要分布於機場周邊，現況以建築使用為主，發展面積約 108.29 公頃，發展率約 78.91%。

B.特定專用區

新竹市非都之特定專用區面積合計 729.09 公頃，其以機場使用、學校使用及水利使用為主，發展面積約 691.42 公頃，發展率約 94.83%。

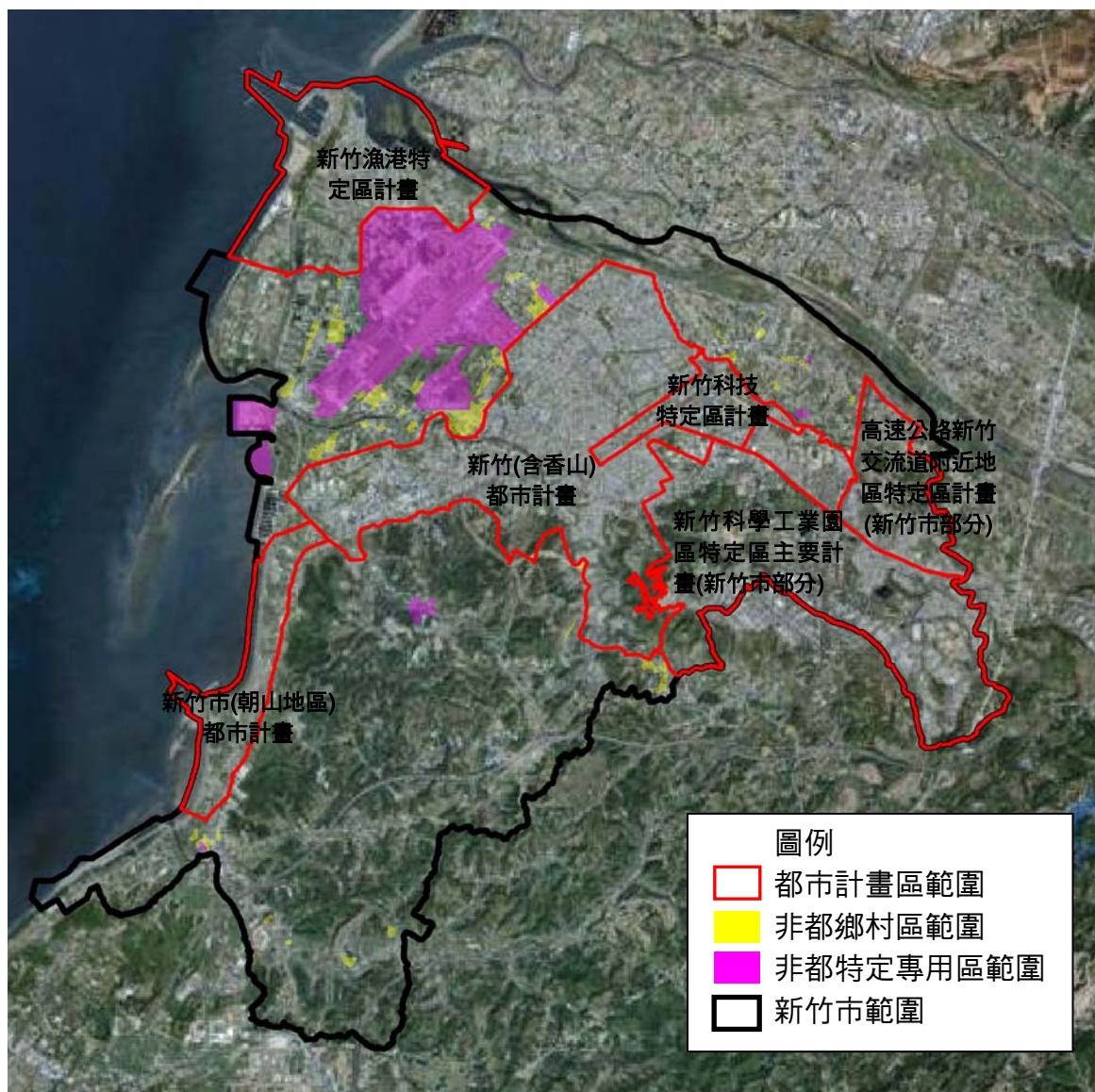


圖 2-17 新竹市設施型使用分區之發展情形示意圖

四、環境敏感地區與歷史重大災害

(一)環境敏感地區

全國區域計畫以土地基本特性納入土地使用考量，將環境敏感地區區分為災害敏感、生態敏感、文化景觀敏感及資源利用敏感、其他等 5 類，並因土地開發利用對於各不同項目之環境敏感地區，所造成之環境衝擊略有不同，就其敏感程度，區分為 2 級：

◎第 1 級環境敏感地區：以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則。第一級環境敏感區約佔新竹市土地面積 8.47%，並以國家重要濕地、野生動物保護區及野生動物重要棲息環境分布最廣。

◎第 2 級環境敏感地區：考量某些環境敏感地區對於開發行為的容受力有限，為兼顧保育與開發，加強管制條件，規範該類土地開發。第二級環境敏感區約佔新竹市土地面積 93%，並以海域區分布最廣，其次為山坡地、自來水水質水量保護區等分布較廣。

1.災害敏感類型環境敏感地區

本類型環境敏感地區極易因人類不當開發而導致災害發生，新竹市災害敏感類型環境敏感地區包含河川區域、區域排水設施範圍、海堤區域、淹水潛勢地區及山坡地等，其中以山坡地分布範圍最廣，並多分布於香山區及東區。本類型環境敏感地區各項目查詢結果綜整如下：

表 2-24 新竹市災害敏感類型環境敏感地區綜理表

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果	面積(公頃)
1. 地質敏感區（活動斷層、山崩與地滑、土石流）	2	地質法	新竹斷層、新城斷層活動斷層	3, 266, 408. 34
			山崩與地滑地質敏感區	460, 170. 16
2. 特定水土保持區	1	水土保持法	—	—
3. 河川區域	1	水利法、河川管理辦法	頭前溪流域範圍。	773. 99
4. 洪氾區一級及二級管制區、洪水平原一級及二級管制區	1、2	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法、淡水河洪水平原管制辦法	—	—
5. 區域排水設施範圍	1	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法	客雅溪排水、柯子湖溪排水、鹽港溪排水、金城湖排水、何姓溪排水、冷水坑溪等。	—
6. 嚴重地層下陷地區	2	嚴重地層下陷地區劃設作業	—	—

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果	面積(公頃)
		規範		
7. 海堤區域	2	水利法、海堤管理辦法	海堤地區主要分布於北區及香山區等沿海地區。	-
8. 淹水潛勢地區	2	災害防救法、水災潛勢資料公開辦法	主要位於頭前溪、香山溪沿岸等局部地區。	2, 293. 69
9. 山坡地	2	山坡地保育利用條例、水土保持法	東區及香山區(實際範圍應以行政院農業委員會水土保持局之山坡地範圍為準)。	4, 669. 53

註：本計畫依各主管機關提供圖資計算面積，部分環境敏感地區分布呈現點狀或線狀分布，無法計算面積。

2. 生態敏感類型環境敏感地區

生態敏感類型環境敏感地區主要在於保育珍貴之動、植物等生態環境，新竹市生態敏感類型環境敏感地區以分布於香山區西側沿海地區之野生動物保護區、野生動物重要棲息環境及國家重要濕地等為主。本類型環境敏感地區各項目查詢結果綜整如下：

表 2-25 新竹市生態敏感類型環境敏感地區綜理表

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果	面積(公頃)
1. 國家公園區內之特別景觀區、生態保護區	1	國家公園法	-	-
2. 自然保留區	1	文化資產保存法	-	-
3. 野生動物保護區	1	野生動物保育法	新竹市濱海野生動物保護區，位於香山區西側沿海地區。	1, 422. 21
4. 野生動物重要棲息環境	1	野生動物保育法	客雅溪口及香山濕地野生動物重要棲息環境。	1, 422. 25
5. 自然保護區	1	自然保護區設置管理辦法(森林法)	-	-
6. 沿海自然保護區	1	區域計畫法、行政院核定之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」	-	-
7. 沿海一般保護區	2	區域計畫法、行政院核定之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」	-	-
8. 海域區	2	區域計畫法、區域計畫	面積約 38, 756. 23 公頃	38, 756. 23
9. 國際級及國家級之國家重要濕地	2	濕地保育法	香山濕地(國家級)	1, 600. 00

註：本計畫依各主管機關提供圖資計算面積，部分環境敏感地區分布呈現點狀或線狀分布，無法計算面積。

3.文化景觀敏感類型環境敏感地區

文化景觀敏感類型環境敏感地區主要為位於古蹟、遺址、文化景觀等資源地區，新竹市文化景觀敏感類型環境敏感地區以古蹟保存區及歷史建築為主，零星分布於新竹市境內。本類型環境敏感地區各項目查詢結果綜整如下：

表 2-26 新竹市文化景觀敏感類型環境敏感地區綜理表

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果
1. 古蹟保存區	1	文化資產保存法	已指定之古蹟共計有 32 處
2. 遺址	1	文化資產保存法	—
3. 重要聚落保存區	1	文化資產保存法	—
4. 國家公園內之史蹟保存區	1	國家公園法	—
5. 歷史建築	2	文化資產保存法	共計 11 處
6. 聚落保存區	2	文化資產保存法	—
7. 文化景觀保存區	2	文化資產保存法	—
8. 地質敏感區（地質遺跡）	2	地質法	—
9. 國家公園內一般管制區及遊憩區	2	國家公園法	—

註：1.本計畫依各主管機關提供圖資計算面積，新竹市古蹟及歷史建築呈現點狀分布，無法計算面積。

2.新竹市現無依文化資產保存法指定之遺址；惟依新竹市考古遺址普查與研究，新竹市遺址共計 11 處。

4.資源利用敏感類型環境敏感地區

資源利用敏感類型環境敏感地區主要在維護水、森林、農地等資源永續利用，新竹市資源利用敏感類型環境敏感地區以頭前溪水系自來水水質水量保護區分布最廣，本類型環境敏感地區各項目查詢結果綜整如下：

表 2-27 新竹市資源利用敏感類型環境敏感地區綜理表

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果	面積(公頃)
1. 飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區	1	飲用水管理條例	3 處取水口、兩處飲用水水源水質保護區，位於頭前溪流域	209. 03
2. 水庫集水區-供家用或公共給水	1	區域計畫法	—	—
3. 水庫集水區-非供家用或公共給水	2	區域計畫法	—	—
4. 水庫蓄水範圍	1	水利法、水庫蓄水範圍使用管理辦法	—	—
5. 森林（國有林試驗區、保安林等森林地區）	1	森林法	保安林地多分布於北區及香山區沿海地區	73. 23
6. 森林（區域計畫劃設之森林區）	1	區域計畫法	—	—
7. 森林（大專院校實驗林地及林業試驗林地等森林地區）	1	森林法	—	—
8. 溫泉露頭及其一定範圍	1	溫泉法	—	—
9. 自來水水質水量保護區	2	自來水法	頭前溪水系自來水水質水量保護區，主要位於北區及東區	3, 318. 65
10. 水產動植物繁殖保育區	1	漁業法	—	—
11. 優良農地	2	區域計畫法施行細則、農業發展條例	零星分布於各行政區	1, 206. 67
12. 礦區(場)、礦業保留區、地下礦坑分布地區	2	礦業法	陸域有「中油台灣油礦探勘總處青草湖礦場(石油礦及天然氣)」，海域有「新竹苗栗(頭前溪至後龍溪)外海海域砂石賦存區」，惟尚無法取得數值圖資。	—
13. 地質敏感區（地下水補注）	2	地質法	—	—
14. 人工魚礁區及保護礁區	2	漁業法	南寮人工魚礁禁漁區、南寮(二)人工魚礁禁漁區、香山人工魚礁禁漁區、南寮(三)人工魚礁禁漁區、香山保護礁禁漁區、竹市(一)保護礁禁漁區、竹市(二)保護礁禁漁區	—

註：本計畫依各主管機關提供圖資計算面積，部分環境敏感地區分布呈現點狀或線狀分布，無法計算面積。

5.其他類型環境敏感地區

新竹市其他類型環境敏感地區包括新竹機場航空噪音防制區、軍事機場高度禁限建地區、公路兩側禁建限建地區及高速鐵路兩側限建地區，各項目查詢結果綜整如下：

表 2-28 新竹市其他敏感類型環境敏感地區綜理表

項目	分級	相關法令及劃設依據	新竹市查詢結果	面積(公頃)
1. 氣象法之禁止或限制建築地區	2	氣象法	—	—
2. 電信法之禁止或限制建築地區	2	電信法	—	—
3. 民用航空法之禁止或限制建築地區或高度管制範圍	2	民用航空法、航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法、航空站飛行場及助航設備四周禁止或限制燈光照射角度管理辦法	—	—
4. 航空噪音防制區	2	噪音管制法、機場周圍地區航空噪音防制辦法	因新竹機場而劃設，防制範圍主要分布於北區及香山區。	2, 949. 36
5. 核子反應器設施周圍之禁制區及低密度人口區	2	核子反應器設施管制法	—	—
6. 公路兩側禁建限建地區	2	公路法、公路兩側公私有建築物與廣告物禁建限建辦法	國道 1 號及國道 3 號經過東區及香山區。	156. 30
7. 大眾捷運系統兩側禁建限建地區	2	大眾捷運法、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法	—	—
8. 高速鐵路兩側限建地區	2	獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法	高鐵路線行經東區。	18. 40
9. 海岸管制區、山地管制區、重要軍設施管制區之禁建、限建地區	2	國家安全法	一處「軍事機場高度禁限建地區」。	1, 514. 70
10. 要塞堡壘地帶	2	要塞堡壘地帶法	—	—
11. 其他依法劃定應予限制開發或建築之地區	2	—	—	—

註：本計畫依各主管機關提供圖資計算面積，部分環境敏感地區分布呈現點狀或線狀分布，無法計算面積。

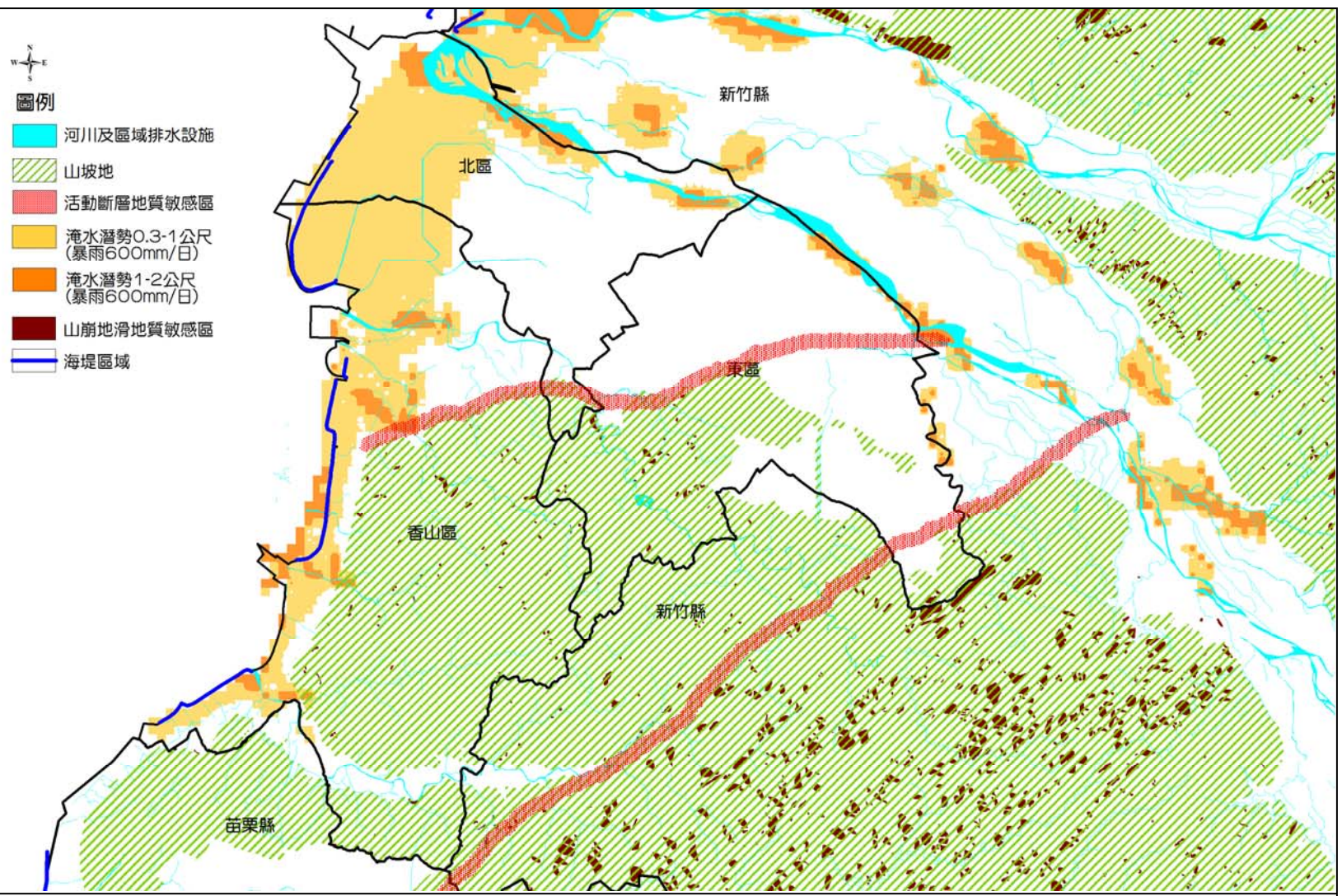


圖2-18 新竹市災害敏感類型環境敏感地區分布示意圖

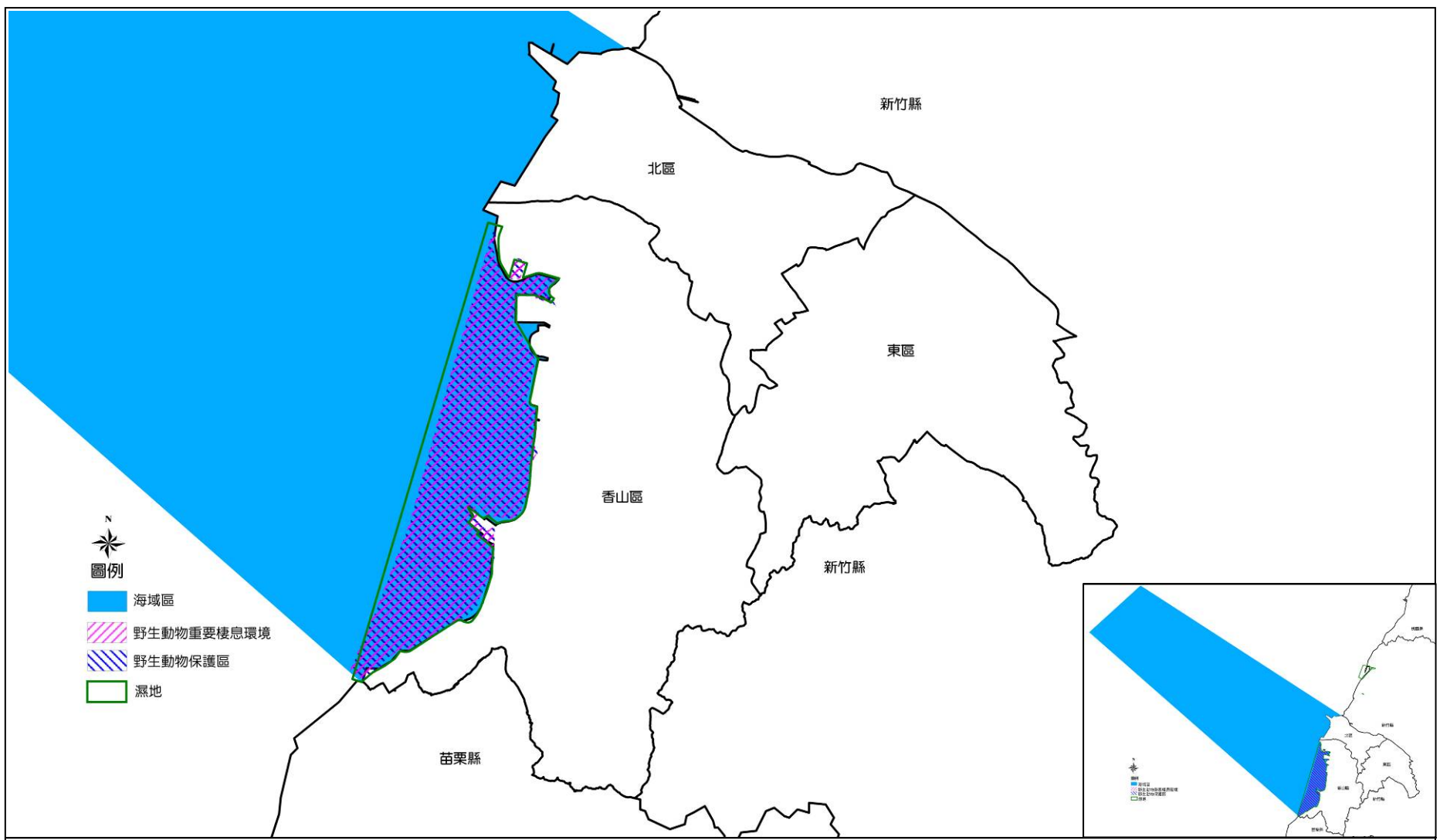


圖2-19 新竹市生態敏感類型環境敏感地區分布示意圖

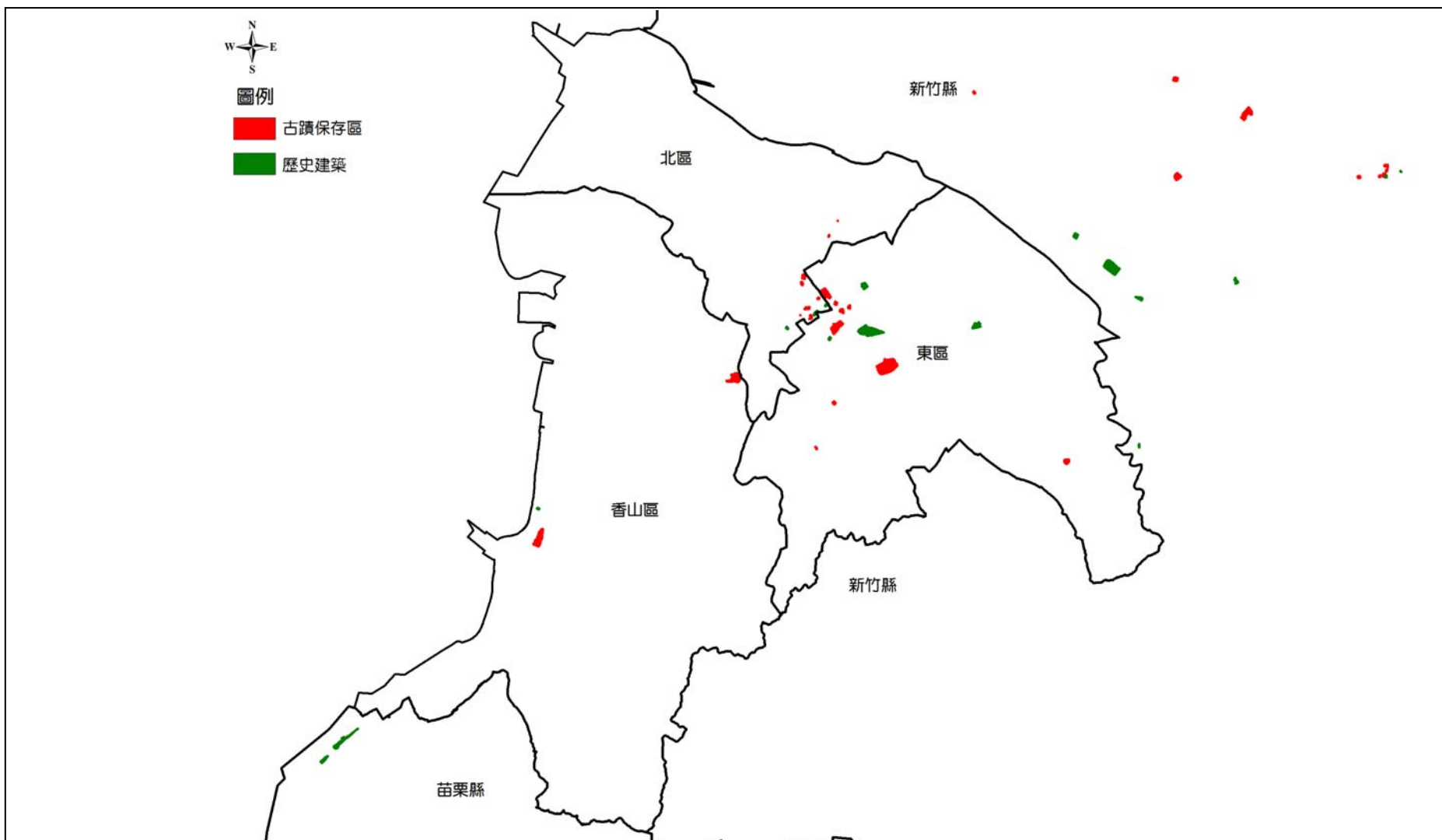


圖2-20 新竹市文化景觀敏感類型環境敏感地區分布示意圖

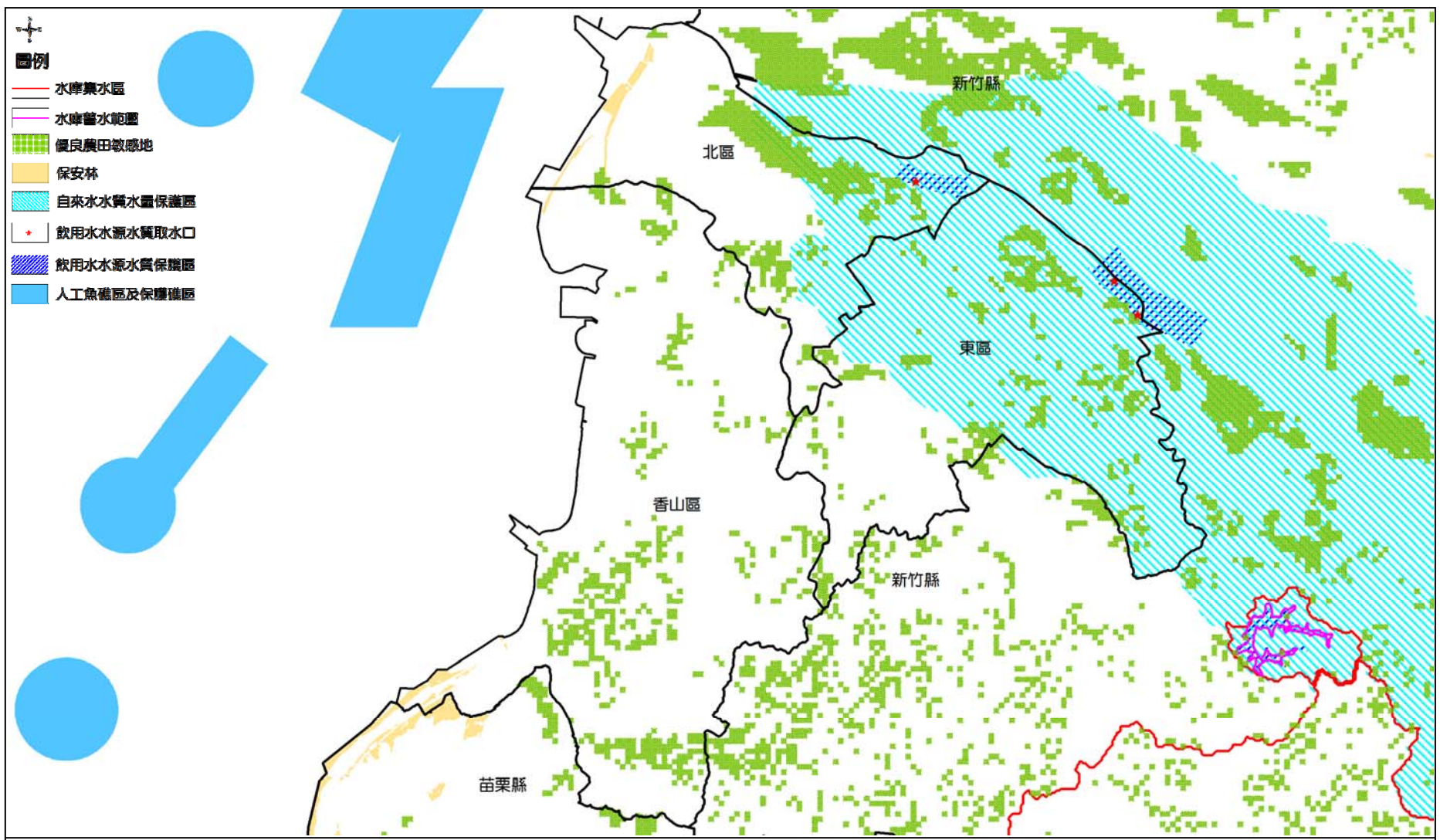


圖2-21 新竹市資源利用敏感類型環境敏感地區分布示意圖

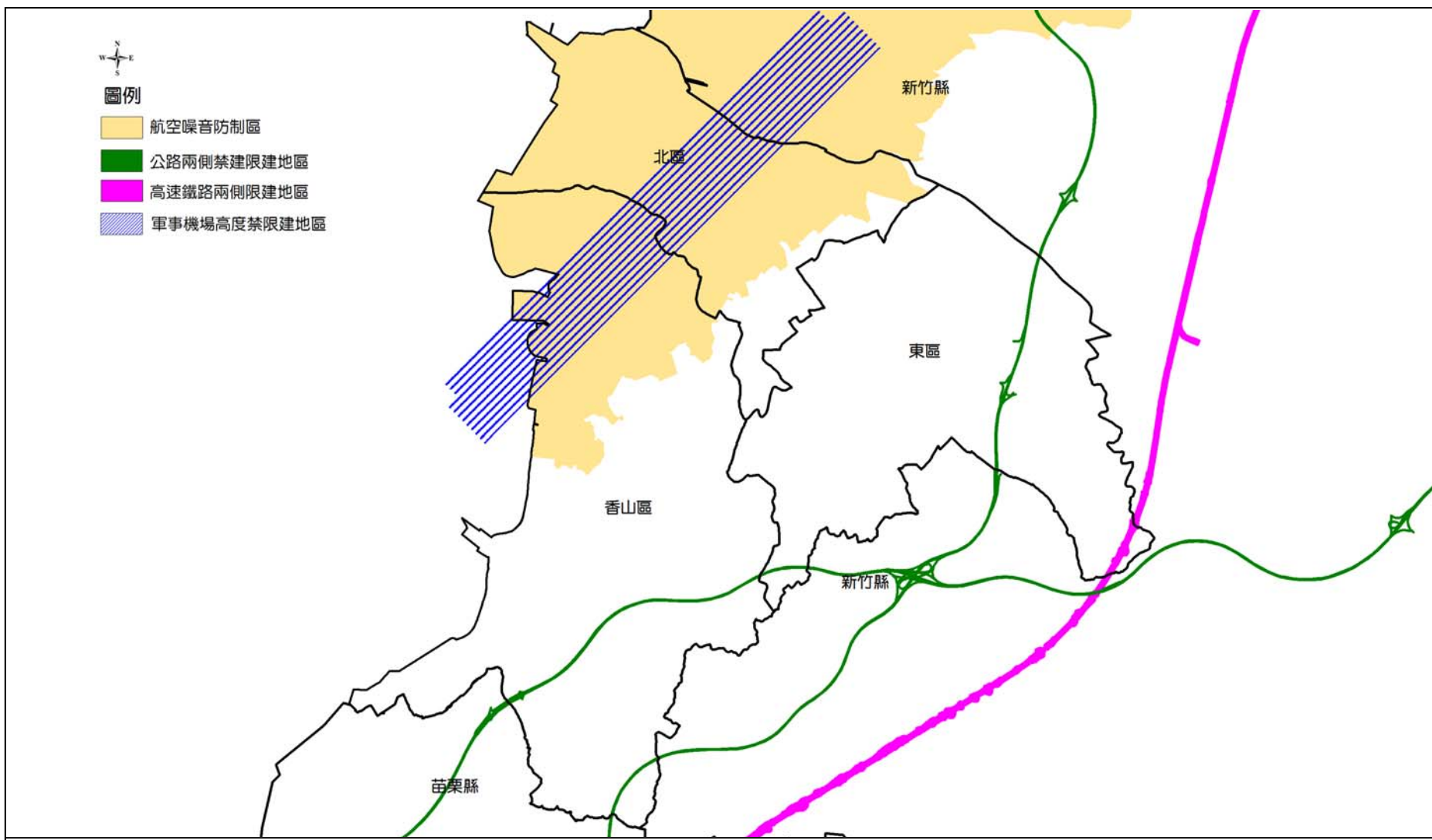


圖2-22 新竹市其他敏感類型環境敏感地區分布示意圖

(二)歷史重大災害及災害潛勢

台灣常見的歷史災害主要包括有風災、水災、地震、土石流等類型，位處於台灣北部地區的新竹市，雖有中央山脈做為屏障，卻也面臨著前述災害的威脅，惟新竹市並無坡地災害紀錄與分析資料，故本計畫茲整理過去新竹市颱風與地震曾發生的重大災害說明如下：

1. 颱風災害

根據新竹市地區災害防救計畫針對新竹地區所列舉出歷史上之重大淹水相關災害紀錄，主要係受颱風風災影響，新竹市近年來重大颱風災害概況如下所述：

表 2-29 新竹市近年來重大颱風淹水事件調查表

民國	日期	原因	新竹氣象站降雨量(公厘)	主要淹水區域	備註
85 年	7 月 31 日 至 8 月 1 日	賀伯颱風 (強烈) 西北	最大時雨量：27.5 最大日雨量：237.4 連續 24 小時最大降雨量：270.6 總降雨量：323.6	新竹市南寮、舊港、港北、港南、康里等六里	海水倒灌
86 年	8 月 17 日 至 8 月 18 日	溫妮颱風 (中度) 西北西	最大時雨量：15.5 最大日雨量：106.1 連續 24 小時最大降雨量：106.1 總降雨量：118	新竹市舊港里、台一省道	海水倒灌 排水不良
87 年	10 月 15 日 至 10 月 16 日	瑞柏颱風 (中度) 西北	最大時雨量：30.0 最大日雨量：133.2 連續 24 小時最大降雨量：155.3 總降雨量：170.9	新竹市舊港里	海水倒灌 河水溢堤
89 年	10 月 31 日 至 11 月 1 日	象神颱風 (中度) 西北	最大時雨量：20.5 最大日雨量：141 連續 24 小時最大降雨量：141 總降雨量：211	新竹市舊港里	海水倒灌
90 年	7 月 28 日 至 7 月 31 日	桃芝颱風 (中度) 西北	最大時雨量：62 最大日雨量：206.2 連續 24 小時最大降雨量：206.2 總降雨量：207.2	新竹市舊港里及頭前溪、客雅溪沿岸	海水倒灌 排水不良
90 年	9 月 15 日 至 9 月 19 日	納莉颱風 (中度) 西南	最大時雨量：87 最大日雨量：397 連續 24 小時最大降雨量：397 總降雨量：813.6	新竹市舊港里、頭前溪、客雅溪沿岸及灌溉溝附近一帶	海水倒灌 河水溢堤 排水不良

民國	日期	原因	新竹氣象站降雨量(公厘)	主要淹水區域	備註
93 年	8 月 23 日 至 8 月 26 日	艾利颱風 (中度) 西北	最大時雨量：－ 最大日雨量：195.5 連續 24 小時最大降雨量：195.5 總降雨量：294.1	新竹市舊港里	河水溢堤
94 年	5 月 12 日	豪大雨事件	最大時雨量：－ 最大日雨量：203.5 連續 24 小時最大降雨量：203.5 總降雨量：203.5	新竹市區嚴重淹水，包括經國路、民生路道路，林森路和中華路地下道，新竹科學園區	排水不良
94 年	7 月 16 日 至 7 月 20 日	海棠颱風 (強烈) 西北	最大時雨量：－ 最大日雨量：97.0 連續 24 小時最大降雨量：97.0 總降雨量：221.2	鹽港溪沿岸	河水溢堤
94 年	8 月 30 日 至 9 月 1 日	泰利颱風 (強烈) 西北	最大時雨量：－ 最大日雨量：99.3 連續 24 小時最大降雨量：99.3 總降雨量：104.3	新竹市舊港里、頭前溪、客雅溪沿岸	海水倒灌 河水溢堤 排水不良
96 年	8 月 16 日 至 8 月 19 日	聖帕颱風 (強烈) 西北	最大時雨量：－ 最大日雨量：－ 連續 24 小時最大降雨量：－ 總降雨量：－		鷹架及路燈 掉落 5 件 路樹倒塌 20 件 交通號誌故障 4 件
96 年	10 月 4 日 至 10 月 7 日	柯羅莎颱風 (強烈) 西北	最大時雨量：－ 最大日雨量：－ 連續 24 小時最大降雨量：－ 總降雨量：－		2 死 3 傷 火警 3 件 25467 戶停電

資料來源：新竹市地區災害防救計畫修訂版，新竹市消防局(資料更新至 103 年度統計年報)。

另依據新竹市政府工務處及消防局調查彙整顯示，新竹市近年來主要災害為淹水，其自民國 90 年至今發生淹水情形，主要為 90 年 9 月 18 日納莉颱風、93 年 8 月 25 日艾利颱風、94 年 7 月 17 日海棠颱風、94 年 5 月 12 日-5 月 15 日豪雨、96 年 6 月 8 日豪雨以及 97 年 7 月 18 日卡玫基颱風等，詳圖 2-23 所示。

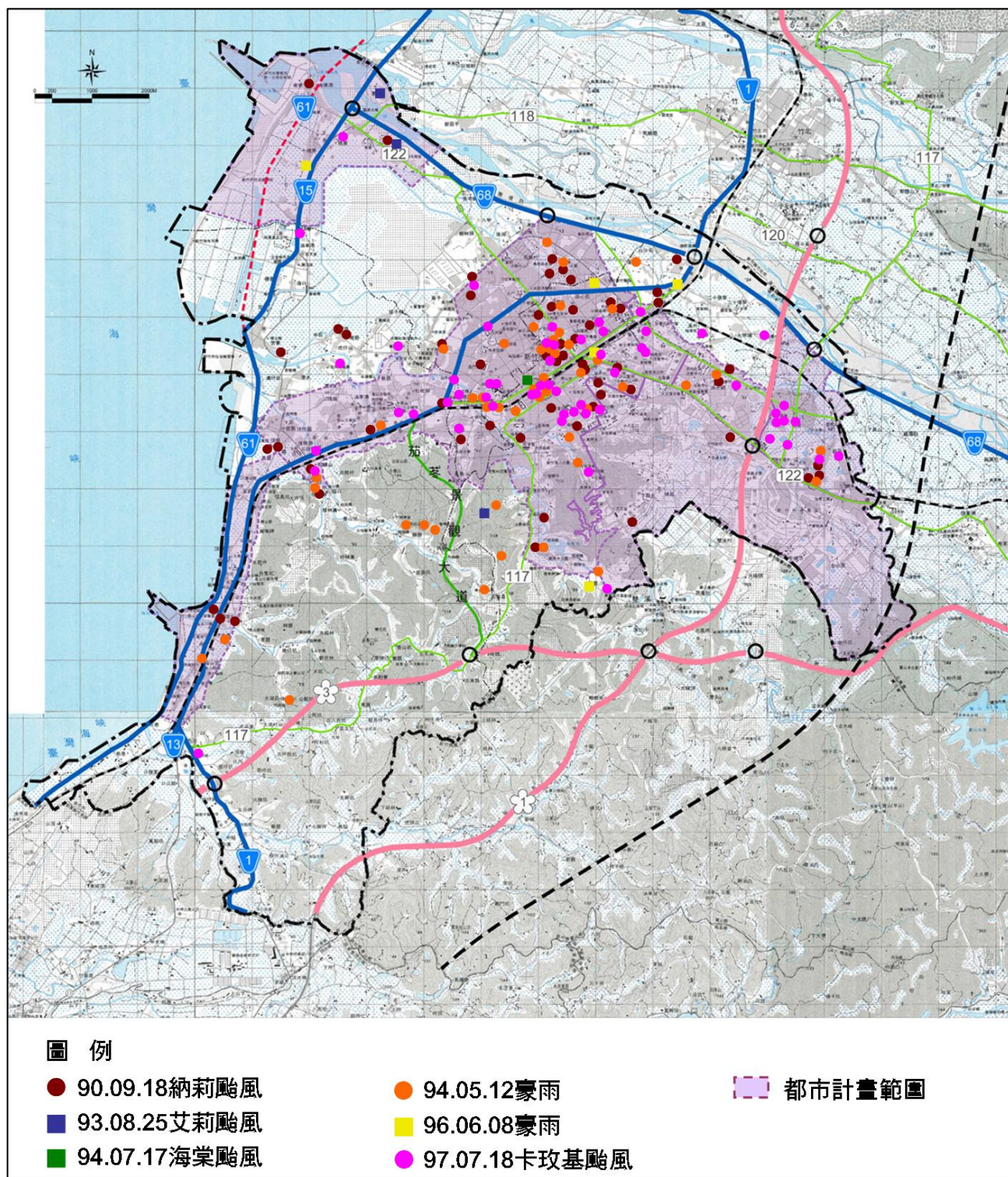


圖 2-23 新竹市近年淹水災區示意圖

2.地震災害

截至目前新竹市僅有於民國 26 年 4 月 21 日發生之新竹、台中大地震造成重大災情，新竹市自民國 88 年起至 96 年 12 月止計發生三次規模 2.50 以上有感地震（最大規模達 3.90），自交通部中央氣象局地震中心顯示，新竹市均未造成任何災情。新竹市歷史重大地震災害概況如下所述：

表 2-30 新竹市近年來地震歷史災害綜整表

名稱	發生時間	震源	地震深度	地震規模	傷亡暨房屋損失情形
新竹、台中大地震	民國 26 年 4 月 21 日 6 時左右	北緯 24.3 度 東經 120.8 度 即在新竹縣關刀山附近	5 公里	芮氏規模 7.1	死亡人數高達 3,276 人，12,053 人受傷，房屋全倒 17,907 間，半倒 36,781 間。
九二一集集大地震	民國 88 年 9 月 21 日 1 時 47 分 12.6 秒	北緯 23.85 度 東經 120.78 度 即在日月潭西方 12.5 公里	10 公里	芮氏規模 7.3	九二一地震為台灣百年來罕見之大災難，為台灣帶來空前的浩劫，一夕之間造成，全省統計共計 2,400 餘人死亡、失蹤，11,000 多人受傷，數以萬計之房屋全倒或半倒，財物損失至少 3,600 億元，其中以台中縣、南投縣、彰化縣、雲林縣最為嚴重，然而新竹市之災情僅有輕微之損傷，國賓飯店 2 人死亡，受傷 4 人，壓倒鐵皮屋 5 間，此乃不幸中之大幸。

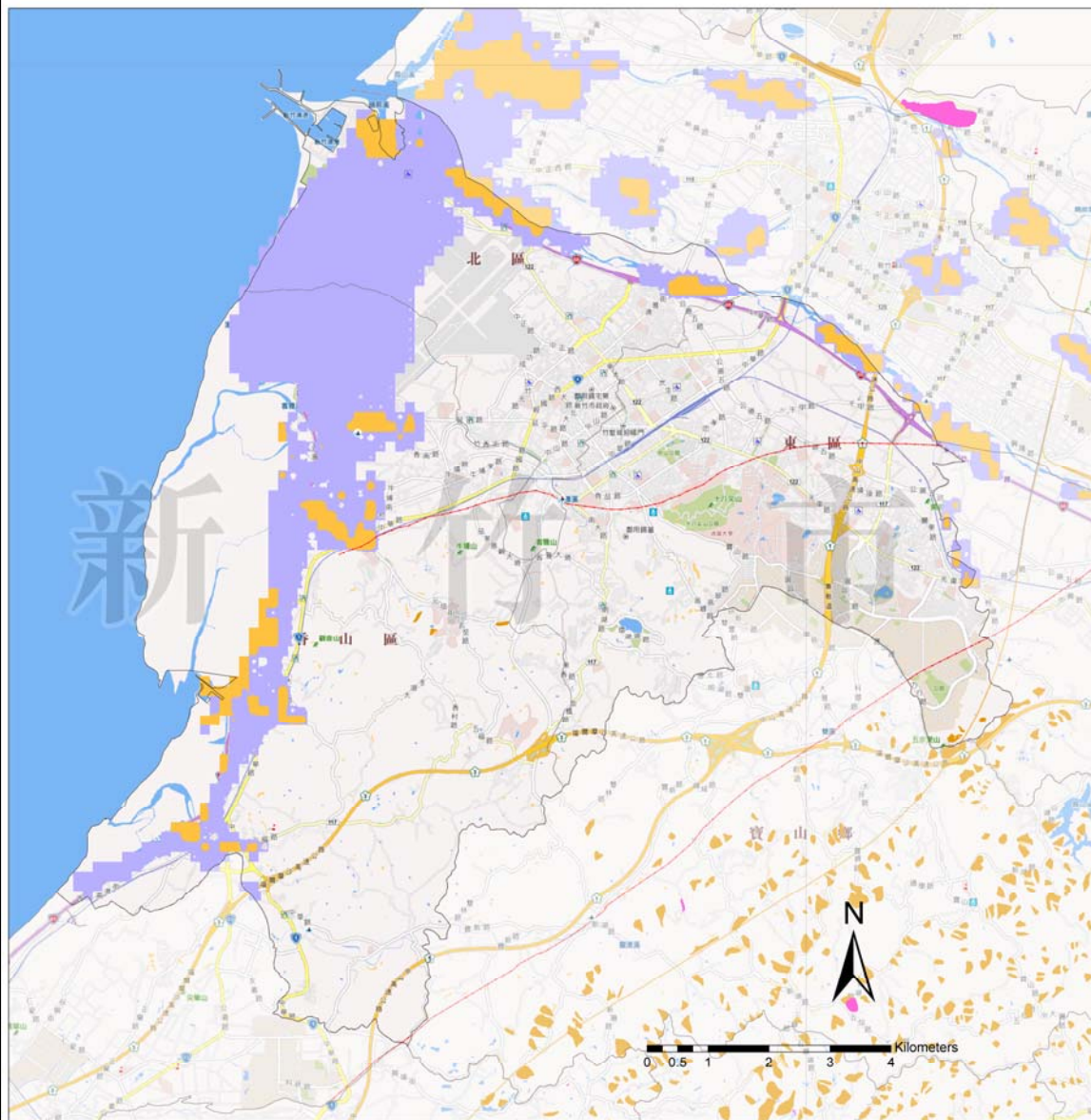
資料來源：新竹市地區災害防救計畫，新竹市消防局。

3.災害潛勢

新竹市地形南高北低，自東南向西北遞降，形成東向西之天然排水系統幹線，分別流向中央管河川：頭前溪，中央管區域排水：客雅溪及鹽港溪匯流出海，境內另有中央管區域排水柯仔湖溪，形成整體新竹地區排水體系。依據民國 96 年 4 月新竹市政府調查轄區內可能發生淹水、山崩、土石流或其他災害潛勢區域調查結果顯示，淹水與崩塌地多位於香山區與北區。另依國家災害防救科技中心於民國 104 年 6 月所繪製之新竹市在全市一日暴雨量 600 公厘下之淹水潛勢圖，可知新竹市具有高淹水潛勢地區位於頭前溪沿岸、延平路鄰客雅溪附近地區、大庄里部分地區、海山漁港與香山車站附近地區以及鄰鹽水溪局部地區，上述地區在新竹市一日暴雨量 600 公厘下，落在淹水潛勢範圍內，其淹水深度等級約 1-2 公尺。

新竹市天然災害潛勢地圖

一日暴雨600mm淹水潛勢



圖例

- 聚落
- 雨量站
- 水位站
- 社福機構_老人
- 社福機構_身障
- 社福機構_兒福
- 重點監控路段
- 重點監控橋梁
- 活動斷層
- 土石流潛勢溪流
- 土石流影響範圍
- 岩屑崩滑
- 岩體滑動
- 落石
- 順向坡
- 淹水深度(0.5~1)m
- 淹水深度(1~2)m
- 淹水深度(2~3)m
- 淹水深度(>3)m

鄉鎮	淹水警戒值	坡地災害警戒值	土石流警戒值	鄉鎮	站名	水位一級警戒值	水位二級警戒值
北區	250	-	-	車區	經國橋	34.3	32.8
東區	250	-	-				
香山區	250	-	-				

104.06

資料來源：國家災害防救科技中心

圖2-24 新竹市一日暴雨(600mm)淹水潛勢示意圖

五、人口與住宅用地現況

(一)人口現況

1.人口數量

新竹市戶籍人口於 104 年底達 43 萬人，相較於 85 年底的 34.60 萬人，成長約 25.47%，增加約 8.81 萬人。近 20 年人口主要聚居於新竹市東區，104 年底東區人口約佔新竹市之 47.95%，其次為北區佔約 34.36%，香山區則僅佔約 17.69%。

2.人口密度

民國 85 年底之人口密度為 3,323 人/平方公里，至 104 年底已攀升至 4,168 人/平方公里(如圖 2-25 所示)。此外，全市人口密度分佈不平均，104 年底北區人口密度達 9,484 人/平方公里，而香山區僅 1,400 人/平方公里，東區則約為 6,199 人/平方公里。

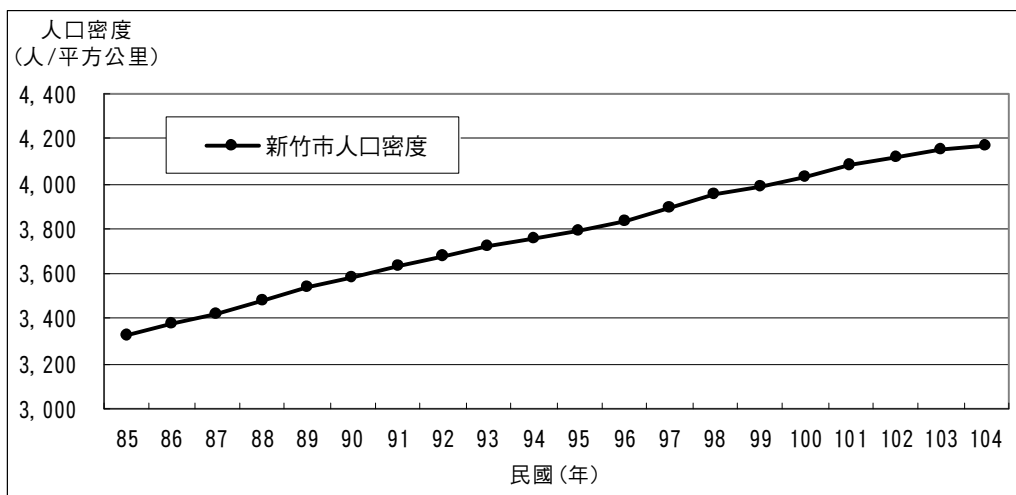


圖 2-25 新竹市人口密度成長折線圖

3.戶數與戶量

觀察 85 年至 104 年新竹市戶數與戶量之變化，戶數日益上升，戶量則逐年縮減(如圖 2-26 所示)。在 85 年至 104 年之二十年間，無論是新竹市整體或個別行政區，戶數成長趨勢均為正成長，惟 95 至 104 年之平均成長率(2.28%)略低於 85-94 年(3.06%)之平均成長率，戶數成長趨勢漸緩。在 95 至 104 年間，平均戶數成長率以香山區最高(2.72%)，北區最低(2.14%)。就戶量之分析而言，85 年底為 3.57(人/戶)，至 104 年底僅只 2.75(人/戶)，顯示家庭結構趨向小家庭發展，各家戶成員減少。

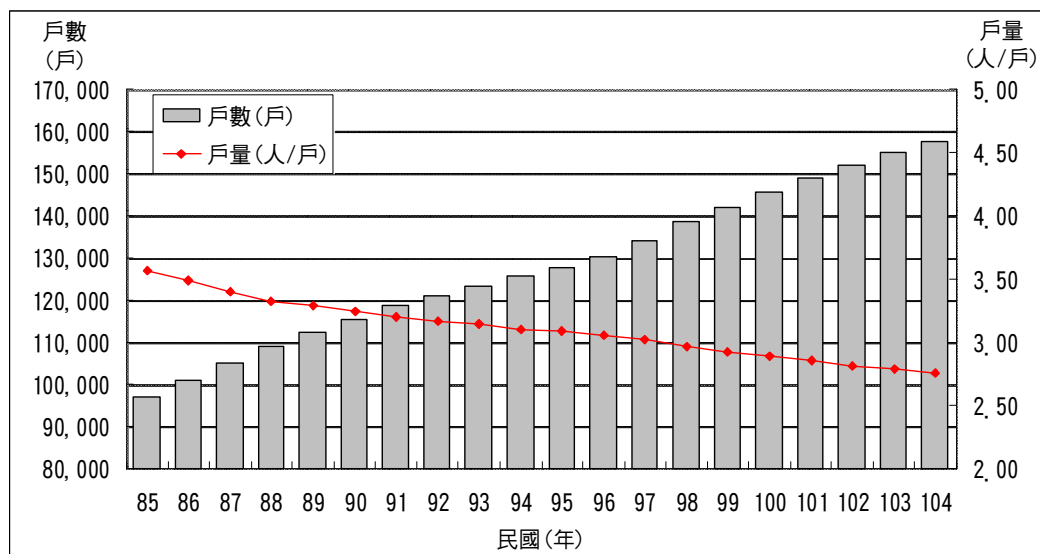


圖 2-26 新竹市近年戶數與戶量成長趨勢示意圖

4.人口年齡結構

以人口金字塔分析民國 104 年底新竹市及各行政區的年齡、性別比例結構，新竹市全市及各行政區大致呈現相同趨勢，男、女比例大致均等，惟 30-34 歲及 35-39 歲及 60 歲以上女性人口比例均略高於男性人口比例。此外，幼年人口比例皆明顯低於青壯年人口之高金字塔型(如圖 2-27 所示)顯示未來可能將面對人力資源不足、人口老化等問題。

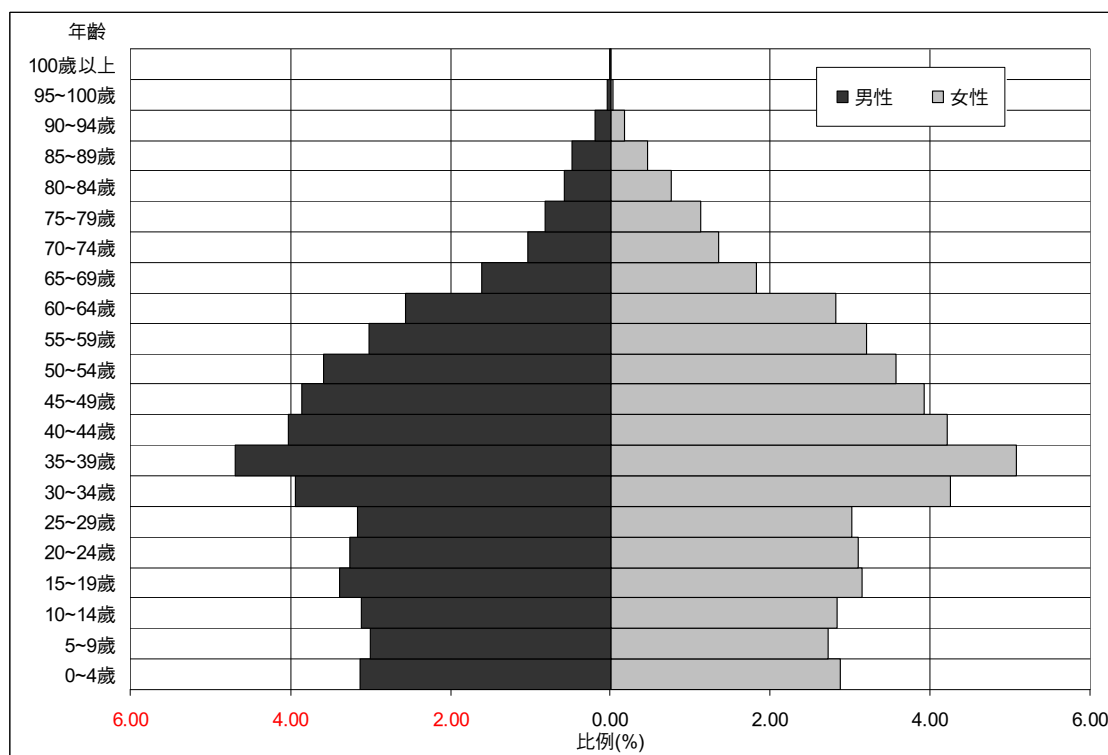


圖 2-27 新竹市人口結構金字塔圖(民國 104 年底)

5.人口動態

新竹市民國 85 年至 94 年十年間人口平均成長率為 1.39%、民國 95 年至 99 年五年間人口平均成長率為 1.23%、民國 100 年至 104 年五年間人口平均成長率為 0.88%，顯示新竹市二十年來均呈現穩定增加，但近五年之成長情形略為趨緩。

另從自然增加及社會增加情形來看，民國 85 至 94 年十年間，新竹市人口成長之貢獻主要來自於自然增加，近十年 95 年至 104 年間，自然增加率及社會增加率則皆有降低之趨勢。此外新竹市人口總增加率之波動趨勢與社會增加率較接近(如圖 2-28 所示)，顯示新竹市之就業與生活環境係影響人口成長力道原因之一。

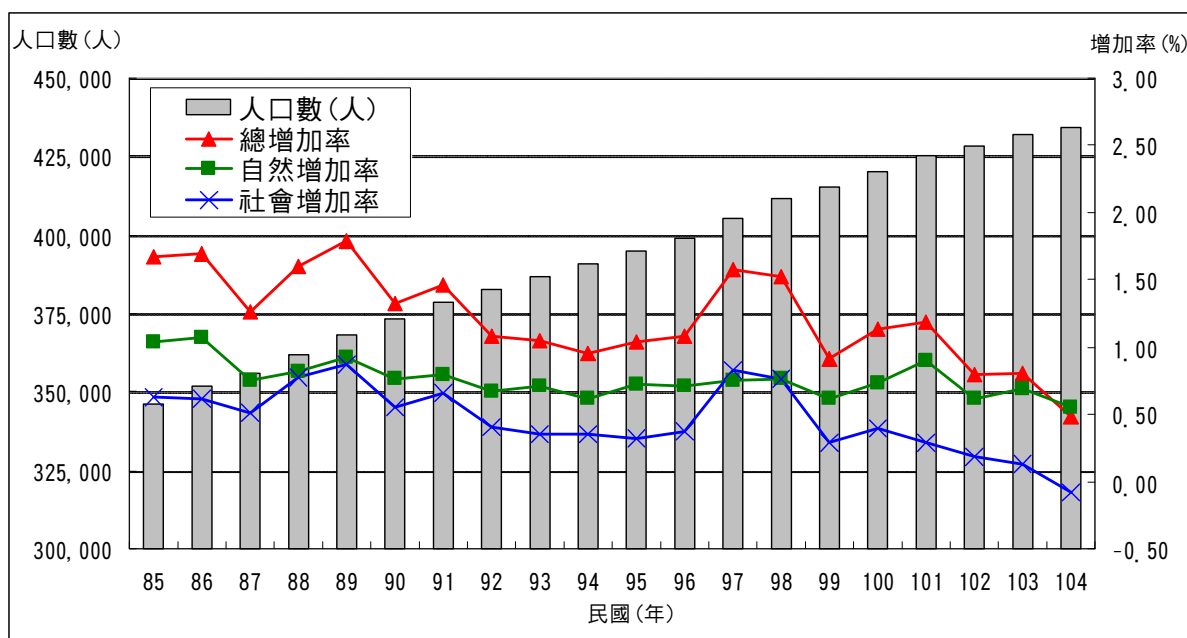


圖 2-28 新竹市人口動態示意圖

6.都市計畫人口概況

新竹市計有 6 處都市計畫區，包括 2 處市鎮計畫及 4 處特定區計畫，除新竹(含香山)都市計畫區外，其餘 5 處都市計畫刻正辦理通盤檢討作業。總計現行都市計畫面積約 4,624.95 公頃，計畫人口數總計為 366,000 人。各都市計畫區人口數近十年多呈成長狀態，其中猶以「高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)」及「新竹科技特定區計畫」之平均成長率最高，前者為 5.03%，後者則為 3.02%(如圖 2-29 及圖 2-30 所示)。

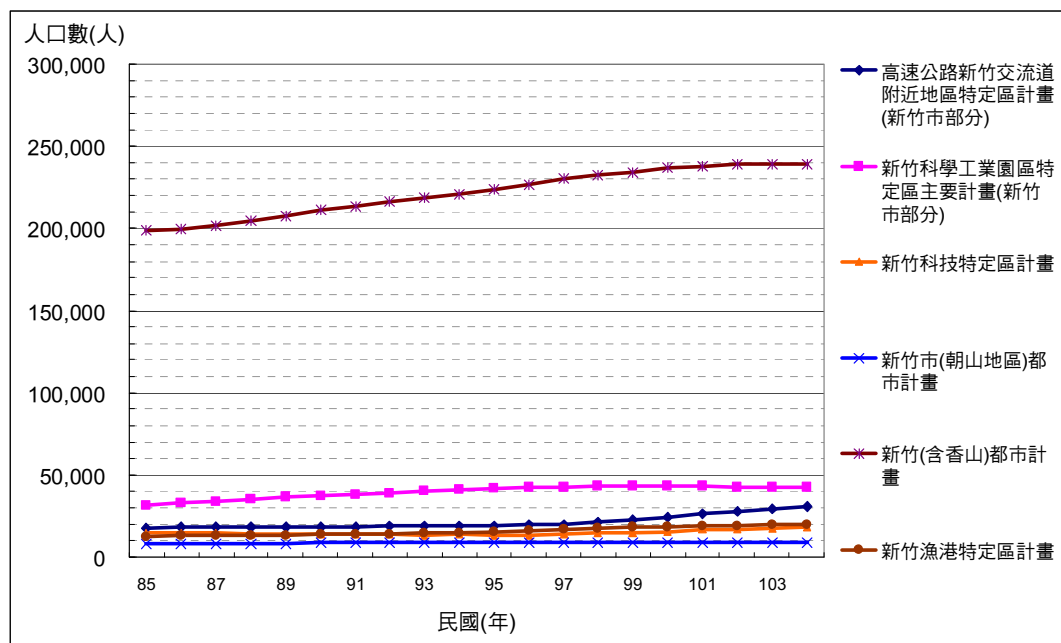


圖 2-29 新竹市各都市計畫區人口數成長趨勢圖

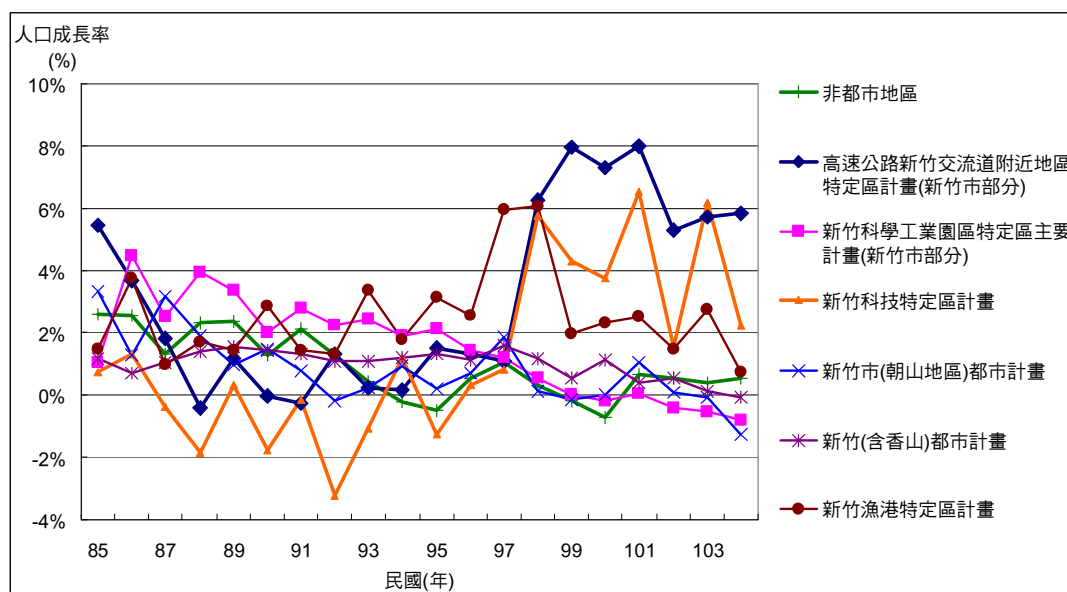


圖 2-30 新竹市各都市計畫區人口成長率折線圖

(二)住宅現況

民國 103 年新竹市平均每人居住房面積為 14.71 坪，高於全國平均之 14.01 坪，顯示新竹市市民享有相對較高之居住水準。新竹市近 10 年自有住宅比率均維持在約 8 成 6 的比例，略高於全國平均值。另依行政院主計處 99 年人口及住宅普查報告提要分析，新竹市空閒住宅率為 20.8%，10 年間增加 0.8%，增加幅度低於全國平均值 1.7%。

六、經濟產業用地現況

(一)整體產業經濟概況

新竹市 100 年總產值達 12,882 億元，較 90 年成長 7,395 億元，成長約 134.77%；民國 100 年每人平均所得約 60.5 萬元，高於台灣地區平均之 50.7 萬元及北部區域之 53.8 萬元，僅次於台北市 70.4 萬元；勞動參與率為 60.1%，亦較台灣地區及北部區域為高，惟近年來受金融海嘯及全球不景氣因素影響，每人平均所得及勞動參與率呈現下降趨勢。

從各級產業發展情形觀察，新竹市民國 90、95、100 年總產值皆以二級產業最高，產值所占比例自民國 90 年之 76.23%增加至民國 100 年之 85.02%；民國 100 年三級產業產值比例占 14.99%，一級產業產值比例占 0.08%。另從就業人口來看，100 年新竹市三級產業人口占 54.6%，比例最高，二級產業人口占 44.6%，而一級產業人口僅占 0.8%，說明新竹市二、三級產業並重，一級產業發展有限。

整體而言，新竹市近年產業經濟穩定成長，工商發展並重，尤以二級產業表現最為突出。

表 2-31 新竹市一二三級產業產值綜整表

項目	年度(民國)	生產總額(億元)	比例(%)
一級產業	90 年	36.17	0.66
	95 年	16.89	0.15
	100 年	10.52	0.08
二級產業	90 年	4,182.55	76.23
	95 年	9,565.53	86.08
	100 年	1,0951.71	85.02
三級產業	90 年	1,267.94	23.11
	95 年	1,530.26	13.77
	100 年	1,919.49	14.90
總計	90 年	5,486.66	100.00
	95 年	11,112.68	100.00
	100 年	12,881.72	100.00

資料來源：行政院主計處、歷年工商及服務業普查報告、農業統計年報。

(二)農林漁牧業發展概況

新竹市一級產業因受地形與濱海等地理因素影響，以漁業發展較為發達，依農業統計年報 103 年資料顯示，第一級產業總產值約 12.91 億元，占臺灣地區 0.24%，不具顯著重要性，非主要產地區位。

1.農業

新竹市農產占全市農林漁牧總產值 16.25%，農作物生產以稻米類產量最高，依 103 年農業統計年報得知，我國農業總產值約為 2,469.82 億元，新竹市產值約為 2.10 億元，僅占臺灣地區產值之 0.08%。除稻米類作物之外，其他普通作物、特用作物、蔬菜、果品及花卉生產面積及產量，占我國總生產面積及產量比例皆不高，顯示新竹市非主要生產地區。

新竹市民國 102 年底耕地面積為 2,263.11 公頃，其中水田共 1,624.70 公頃，皆為兩期作；旱田則為 638.41 公頃。耕地面積每年變動比例為減少情況，自 94 年底至 102 年底，因農地受都市發展、休耕轉用等情形，共減少了 322.18 公頃，水、旱田面積均呈現逐漸減少趨勢。

2.林業

新竹市林地用途主要功能在於國土保安，占全市林地面積 42.06%，其餘功能則為自然保護、生產林木用途使用，103 年林業產值無統計數據。

3.漁業

新竹市民國 103 年漁業從業人員為 12,811 人，自民國 90 至 99 年一度有上升趨勢而後下降，從業人員主要為近海漁業與沿海漁業兩項，而遠洋漁業、內陸漁撈業則無從業人口。民國 103 年新竹市漁業產值為 7.84 億元，占我國總產值 0.75%，顯示非漁業重要產出縣市。

4.牧業

依據民國 103 年農業統計年報資料顯示，我國主要家禽、家畜以豬、牛、羊、雞、鴨等為主，新竹市豬隻 12 千頭占我國總數 0.22%、雞隻僅 34 千隻占我國總數 0.04%；我國牧業產值共 1,686.33 億元，新竹市僅占 0.18%，顯示本市牧業產值並不高，非重要牧業產出地區。

(三)工商及服務業發展概況

自民國 69 年新竹科學工業園區落腳，與交通大學及清華大學在技術諮詢及人才培育的合作下，新竹市成為全臺高科技產業匯聚之地，同時帶動工商業蓬勃發展，儼然成為北部區域乃至全臺重要之高科技產業基地。

又近年我國陸續推動之產業發展計畫中，工商及服務業逐漸朝向多元特色、創新發展及國際視野、製造業服務化、服務業智慧化，新竹市位居北臺地區於高科技及學研上之重要地位，近年配合「北臺區域產業發展研究暨整體合作計畫」持續朝向多元發展，以堅固產業基礎。

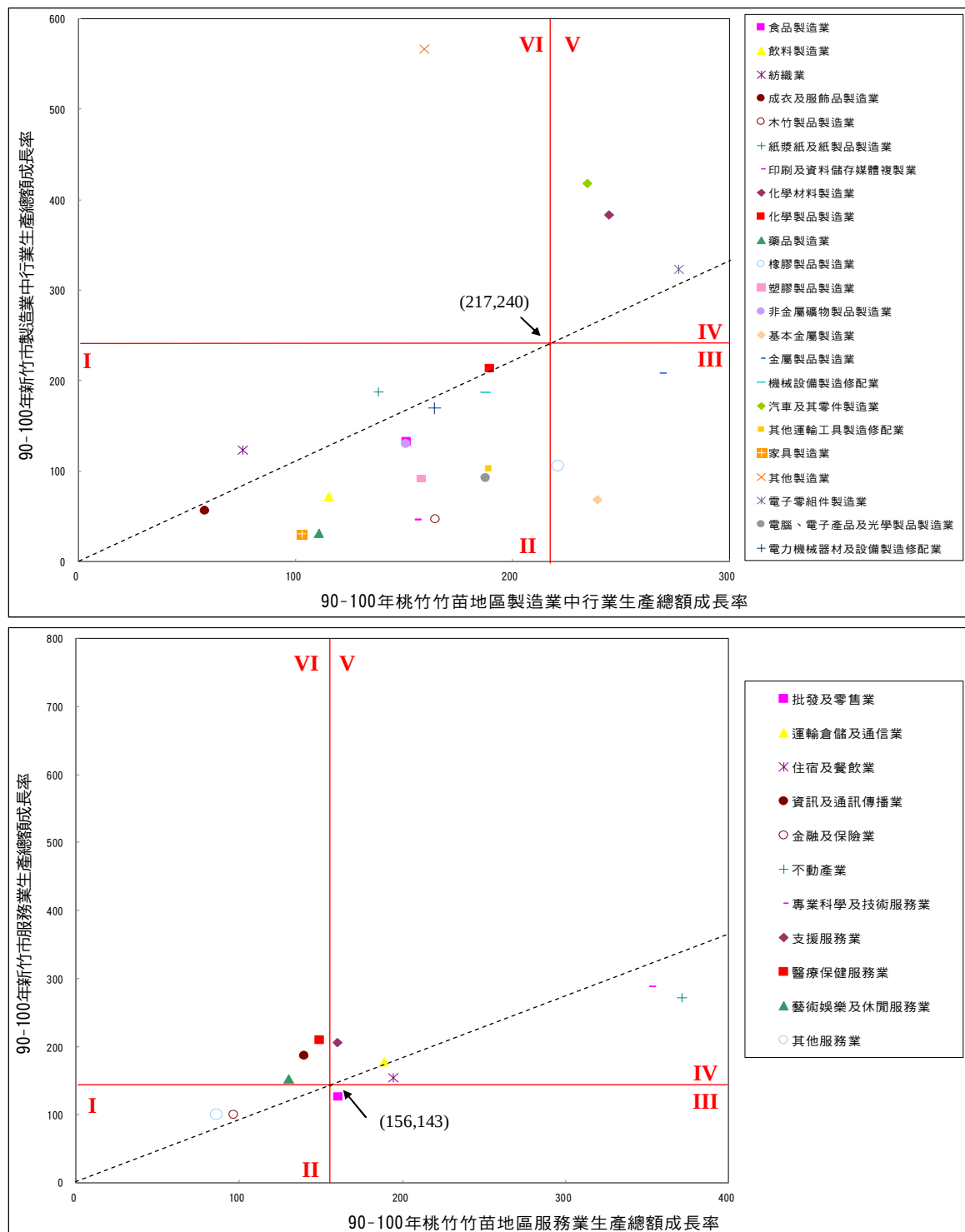
1.新竹市工商產業發展概況

民國 100 年底新竹市工商業場所單位數 23,520 家、從業員工數為 246,187 人、全年生產總額為 11,652 億元，較 95 年分別成長 9.21%、9.60%、5.01%，不論工業部門、服務業部門皆為正成長情形，其中以工業部門製造業的成長最為顯著，為全市產業發展之核心。

空間分布上，工商業主要集中於東區，生產總額逾全市九成，主要係因東區為科學工業園區所在地，為新竹市工商發展中心，北區次之，香山區居第三。

2.新竹市優勢產業分析

新竹市以製造業為主要發展產業，且傳統、高科技製造業並重，並帶動關聯之服務業發展。依據 90-100 年與桃竹苗地區之相對成長分析，新竹市以汽車及其零組件、化學材料、電子零組件及其他製造業、醫療保健服務業、資訊及通訊傳播業、藝術娛樂及休閒服務業、運輸倉儲及通信業、支援服務業、不動產業、專業科學及技術服務業、住宿及餐飲業為優勢產業(詳圖 2-31、表 2-32)。



註：1.分布各區之產業成長特性為：

- (1) 位於 I 區：成長速度於桃竹竹苗為相對低度停滯。
- (2) 位於 II 區：成長速度於桃竹竹苗為相對中度停滯。
- (3) 位於 III 區：成長速度於桃竹竹苗為相對高度停滯。
- (4) 位於 IV 區：成長速度於桃竹竹苗為相對低度成長。
- (5) 位於 V 區：成長速度於桃竹竹苗為相對中度成長。
- (6) 位於 VI 區：成長速度於桃竹竹苗為相對高度成長。

2.配合各年度部分行業之分類差異予以調整。

資料來源：民國 90、100 年工商及服務業普查報告，本計畫整理。

圖 2-31 新竹市製造業(中行業)、服務業相對成長分析圖

表 2-32 新竹市製造業、服務業相對成長產業綜整表

項目	優勢產業(新竹市 v. s. 桃竹竹苗地區生產總額)		
	高度成長	中度成長	低度成長
製造業 (中行業)	● 其他製造業	● 汽車及其零組件製造業 ● 化學材料製造業 ● 電子零組件製造業	--
服務業	● 醫療保健服務業 ● 資訊及通訊傳播業 ● 藝術娛樂及休閒服務業	● 運輸倉儲及通信業 ● 支援服務業	● 不動產業 ● 專業科學及技術服務業 ● 住宿及餐飲業

資料來源：民國 90、100 年工商及服務業普查報告，本計畫整理。

3.科學園區產業特性分析

民國 69 年行政院國家科學委員會開始籌劃設置新竹科學工業園區，發展至今逾三十年，主要引入之六大產業為積體電路(包括半導體)、電腦及周邊產業、通訊、光電、精密機械及生物技術。依據民國 100 年「新竹科學工業園區統計年報」，進駐之高科技公司至民國 103 年底已 485 家，總營業額 11,573.41 億元，顯示竹科產業對台灣整體產業發展之貢獻程度，不僅為科學園區本身，更因「產業群聚效應」帶動眾多小規模公司陸續聚攏，提昇產業競爭力及聚集經濟，爰亦帶動鄰近地區(如新竹縣竹北市、竹東鎮)之發展。

七、觀光遊憩發展現況

新竹市觀光遊憩資源依特性可分為自然生態資源、人文歷史資源及觀光遊憩設施等三類，其中自然生態資源以海岸及丘陵為主，並設有一處縣市級之青草湖風景特定區，近年 17 公里海岸線沿線觀光資源已整合完成，藉由自行車步道可供遊客暢遊海岸風光；人文歷史資源則可分為人文景觀及歷史古蹟，新竹市開墾較早且歷經清雍正年間竹塹設治、日治殖民時代的城市建設，城區古蹟資源豐富；觀光遊憩設施則有玻璃工藝館、風城願景館等供遊客參觀，詳圖 2-32。

(一)新竹市主要觀光遊憩區旅客人次分析

根據交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」，新竹市主要觀光遊憩據點統計僅納入「十七公里海岸觀光帶」計算。民國 99 年新竹市主要觀光遊憩據點人次約 98.7 萬，民國 103 年觀光人次下降為 38.7 萬人次，新竹市境內主要觀光遊憩據點遊客人次佔全國比例從 0.54% 下降到 0.13 %。

表 2-33 新竹市與全國主要觀光遊憩據點遊客人次比較分析表

年度	全國	新竹市	新竹市佔全國比率
99	183, 309, 294	987, 252	0. 54%
100	213, 225, 792	401, 749	0. 19%
101	274, 392, 314	504, 292	0. 18%
102	268, 407, 868	267, 768	0. 10%
103	287, 867, 068	387, 186	0. 13%

資料來源：1.國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，交通部觀光局，民國 99 年~103 年。

(二)國外旅客來臺觀光旅遊分析

根據民國 103 年來臺受訪旅客主要遊覽縣市排名之調查，新竹在來臺旅客主要遊覽之縣市地區中排行第 16 名，每百人次中僅有 0.43 人次曾造訪新竹之旅遊景點，在臺灣本島各縣市中，來臺旅客造訪頻率僅高於苗栗縣、雲林縣、嘉義市 3 縣市，近 3 年來臺旅客造訪新竹相對次數亦維持在 0.43-0.5 人次/每百人次，相較其他縣市來臺旅客造訪人次偏低。

(三)住宿資源分布現況

新竹市住宿資源包括國際觀光旅館與一般旅館。國際觀光旅館均位於東區，共計 2 家，可供應房間數 465 間；一般旅館主要集中於東區與北區，共計 56 家，可供應房間數 3,072 間。總計新竹市旅館共計 58 家，可

供應房間數為 3,537 間。

依據交通部觀光局民國 103 年統計資料顯示，新竹市國際觀光旅館客房住用率為 69.35%，略低於全國平均住用率 73.51%；而新竹市一般旅館客房住用率為 55.63%，則高於全國平均住用率 54.77%。

表 2-34 民國 103 年新竹市與全國旅館營運概況綜整表

住宿設施種類	新竹市			全國
	家數	房間數	客房住用率	客房住用率
國際觀光旅館	2	465	69.35%	73.51%
一般觀光旅館	0	0	--	67.19%
一般旅館	56	3,072	55.63%	54.77%
民宿	0	0	--	21.96%

資料來源：觀光旅館營運統計月報，交通部觀光局，民國 103 年 1-12 月。

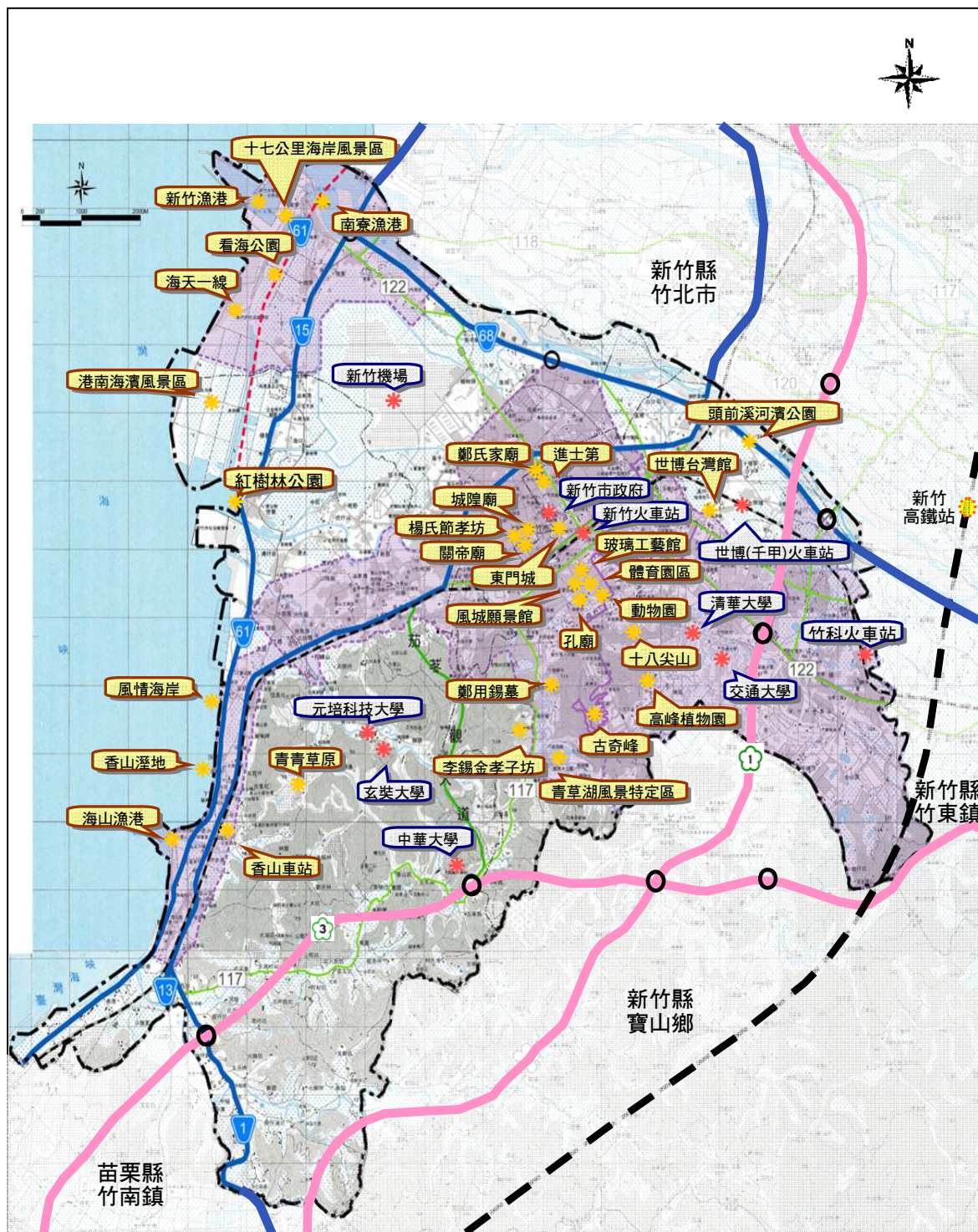


圖 例

★ 觀光遊憩資源

★ 設施景點

— 都市計畫範圍

圖2-32 新竹市觀光遊憩資源分布示意圖

八、公共設施及公用設備現況

(一)自來水供應概況

新竹市自來水供給系統屬自來水公司第三區管理處管轄，隸屬大新竹供水系統，主要水源供給設施包括隆恩堰、上坪攔河堰、寶山水庫、寶山第二水庫與永和山水庫等；新竹市境內自來水淨水廠包括新竹第一淨水場、新竹第二淨水場、寶山淨水場、東興淨水場等，聯合調配供水。

民國 100 年新竹地區水源供應量主要為地區性供水(50 萬噸/日)及調撥部分農業灌溉用水與由桃園地區調度支援(10 萬噸/日)；新竹市自來水供水普及率為 98.84%。

表 2-35 新竹地區現有水庫或壩堰概況表

水庫或壩堰 名稱	壩堰所在 (或越域引水)	壩堰位置	集水面積 (平方公里)	設計總容量 (百萬立方公尺)	功能
寶山水庫	頭前溪支流柴梳山溪、頭前溪支流上坪溪(越域取水)	新竹縣寶山鄉	3.20	5.47	公共給水
寶山第二水庫	中港溪(越域取水—上坪溪)	新竹縣寶山鄉	2.88	32.18	公共給水、工業用水
永和山水庫	中港溪支流北坑溝、中港溪支流南庄溪(越域引水)	苗栗縣頭份鎮、三灣鄉	4.80	29.57	公共給水
大埔水庫	中港溪上游峨眉溪	新竹縣峨眉鄉	100	9.26	灌溉、工業用水、防洪
隆恩堰	頭前溪	新竹縣竹東鎮、竹北市	490	—	公共給水、灌溉

註：依經濟部 103 年 6 月 23 日經授水字第 10320204351 號函，上坪攔河堰公告廢止。

資料來源：1.現有水庫或壩堰概況，經濟部水利署，民國 103 年。

2.本計畫整理。

表 2-36 新竹市淨水廠供應概況表

名稱	設計出水量(CMD)	水源
新竹第一淨水場	89,000	頭前溪隆恩堰
新竹第二淨水場	160,000	頭前溪隆恩堰
寶山淨水場	110,000	寶山水庫
東興淨水場	240,000	永和山水庫

資料來源：台灣自來水公司第三區管理處。

(二)能源設施

新竹市轄內無大型發電設備，主要透過北部電網系統之超高壓輸電線與配電變電所進行傳輸供給；新竹市境內分布 5 處超高壓與一次變電所，主變裝置容量為 1,460MVA，用以供應新竹市、竹北市、竹東鎮與科學園區之用電；而二次變電所共分布 5 處，主變裝置容量為 325MVA，主要供應新竹市各區與新竹縣部分地區。境內用電戶數總數約 21.7 萬戶，平均每人每年用電度數為 2,895 度，從民國 96~100 年間的平均每人每年用電度數成長率起伏不大。

而新竹市境內尚分布其他發電設施，包括：香山風力發電站、以及 20 處太陽能光電設施與 1 座生質能發電廠。

(三)環保設施

1.雨、污水下水道

新竹市至民國 102 年雨水下水道總規劃面積為 7,115 公頃，規劃幹線長度為 72 公里，已建設幹線長度為 45 公里，其實施率約 62.06%，主要分布於東區西部及北區東南部。污水下水道總規劃面積為 5,600 公頃，規劃幹線長度為 126 公里，已建設幹線長度為 113 公里，其實施率約 89.24%，其接管戶數累計共 70,930 戶，污水處理率為 66.21%，主要分布於東區西部及北區東南部。

2.污水處理設施

新竹市已完成之污水處理設施共計 1 座(新竹市客雅水資源回收中心)、4 座抽水站及 5 處截流站。其中新竹客雅水資源回收中心全部完工後每天可以處理 13 萬噸的污水，回收再利用水資源達 1 萬 3 千噸，目前已於 97 年 12 月闢建完成第一期工程，現況每天可處理 3 萬噸的污水，回收再利用的水則有 3 千噸。

3.廢棄物處理設施概況

新竹市垃圾資源回收廠(焚化廠)之設計每日焚化處理量為 900 公噸，104 年平均每日焚化處理量約 689 公噸，焚化處理量仍有餘裕。另新竹市垃圾掩埋場共計 3 處，102 年設計總掩埋容量為 2,400,000m³，剩餘掩埋容量為 347,817 m³，顯示垃圾掩埋量未飽和。

民國 99 年新竹市全年之垃圾產生量為 149,975 公噸，平均每人每日垃圾產生量為 0.99 公斤，其垃圾回收率達 48.70%。

(四)保安設施

1.警政設施

新竹市民國 99 年底計警察局 1 所，警察分局 3 所，派出所 15 所。
另新竹市整警政編列人數為 1,111 人，現有人數為 978 人，編現比為 88.03%。

2.消防設施

新竹市消防局現況組織編制為 2 個消防大隊，並下設 9 個分隊，均勻分布新竹市各區。

新竹市消防人員編制人數為 262 人，現有人數為 218 人，編現比為 88.21%。

(五)文教設施

1.教育設施

新竹市截至 100 年底國小共 33 所(含附設國小)、20 所(含附設國中)、12 所高中/職及 6 所大專院校。

2.文化設施

新竹市境內有文化局 1 處、博物館/地方文物館 11 處、14 處展演設施及 13 處衛星圖書館。

(六)醫療社福

1.醫療機構

民國 100 年底新竹市境內之公私立醫療機構共 426 家，其中醫院共 8 家，診所共 400 家，主要集中於新竹市東區及北區。

新竹市 100 年底每萬人口醫師數有 25.90 人，已達醫療網目標數的 16.93 人；急性一般病床數每萬人為 33.05 床，未達到每萬人口 35 床之標準，急性精神病床為每萬人 2.79 床，未達到每萬人 10 床之標準，可見新竹市醫師資源充足，惟病床仍顯不足。

2.殯葬設施

民國 99 年新竹市境內計有公墓設施 12 處(含經規劃及未經規劃者)、骨灰(骸)存放設施 4 處及殯儀館與火化場各 1 處。其中公墓設施總使用率約 84.51%；骨灰(骸)存放設施使用率約 47.49%；殯儀館與火化場分別為 6 間禮廳數與 6 間火化爐數，殯儀館民國 99 年平均每禮廳殯

殮屍體數 263 具，火化場平均每座火化爐火化屍體數 721 具。

(七)其他

1.市場

新竹市公營市場共 8 處；公辦民營共 4 處。

2.遊憩及體育設施

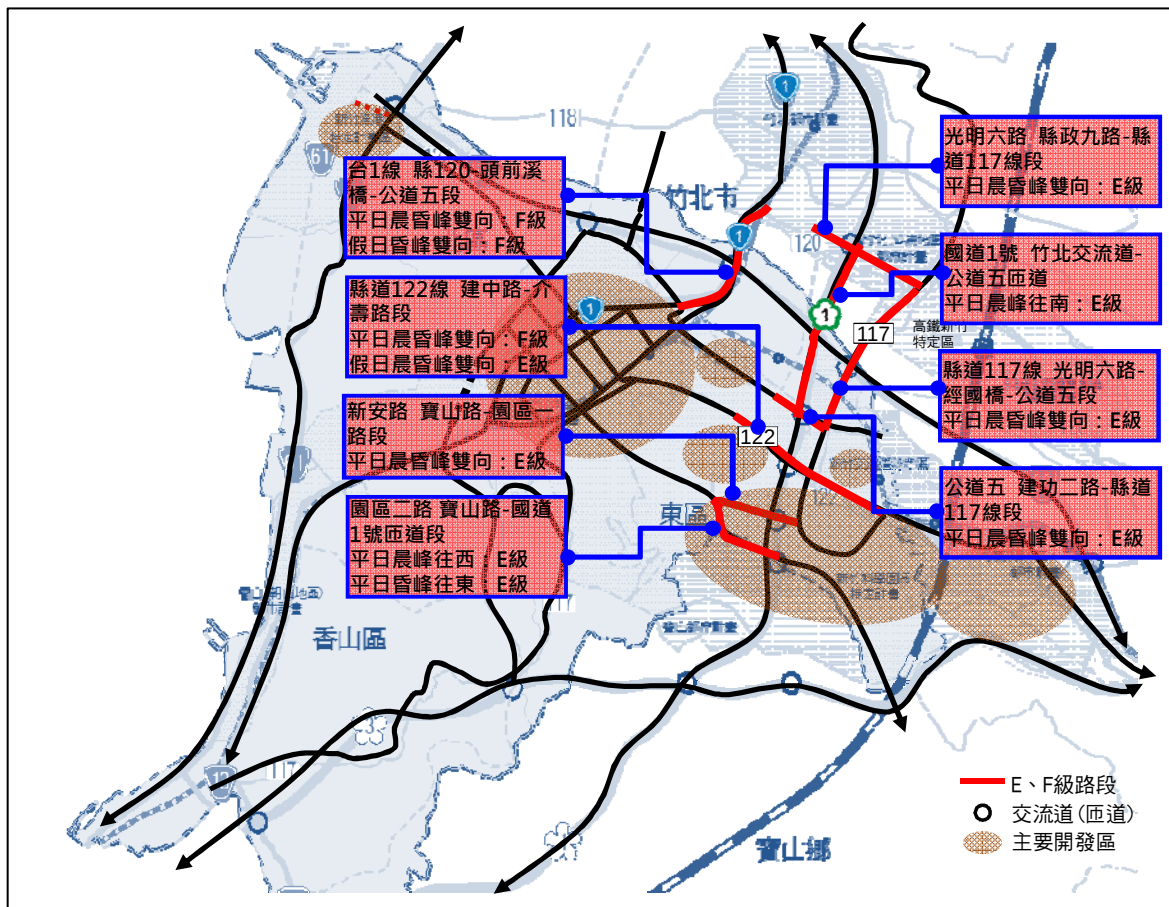
新竹市都市計畫區內劃設之遊憩設施用地(包括公園、兒童遊樂場、綠地用地、廣場用地及體育場所用地等)，面積合計約 310.52 公頃，其中除公園、綠地及體育場所用地開闢率達 50% 以上外(約介於 52%~68%)，其餘皆未滿 50%(約介於 0%~36%)。

新竹市非都市計畫土地範圍內之大型遊憩及體育設施主要包括青青草園、南十八尖山公園、金城湖公園及頭前溪運動公園等。

九、交通運輸現況

(一)道路系統

新竹市主要幹道包含高、快速道路、一般省道各 2 條、縣道 117、120 線、中華路、西大路-寶山路、公道五、公道三、茄苳景觀大道、客雅大道等。整體而言，地區道路平日車流量遠較假日高，瓶頸問題較為嚴重，主要集中在進出竹科、高快速交流道聯絡道、跨縣市的主要幹道。



資料來源：本計畫根據下列資料繪製

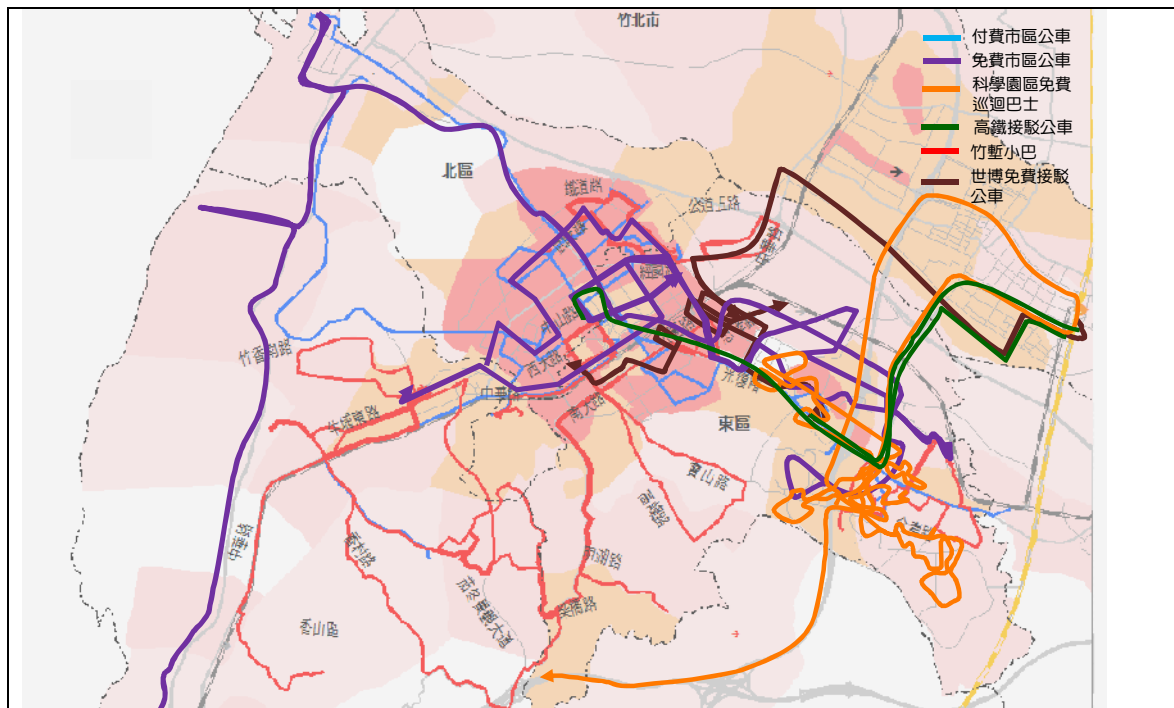
1. 「楊梅至新竹地區運輸系統交通瓶頸及因應對策探討」，高速公路局，民國 101 年 7 月。
2. 「新竹縣交通運輸系統整合規劃」，新竹縣政府，民國 101 年 6 月。

圖 2-33 新竹市現況平、假日瓶頸路段示意圖

(二)綠色運輸系統

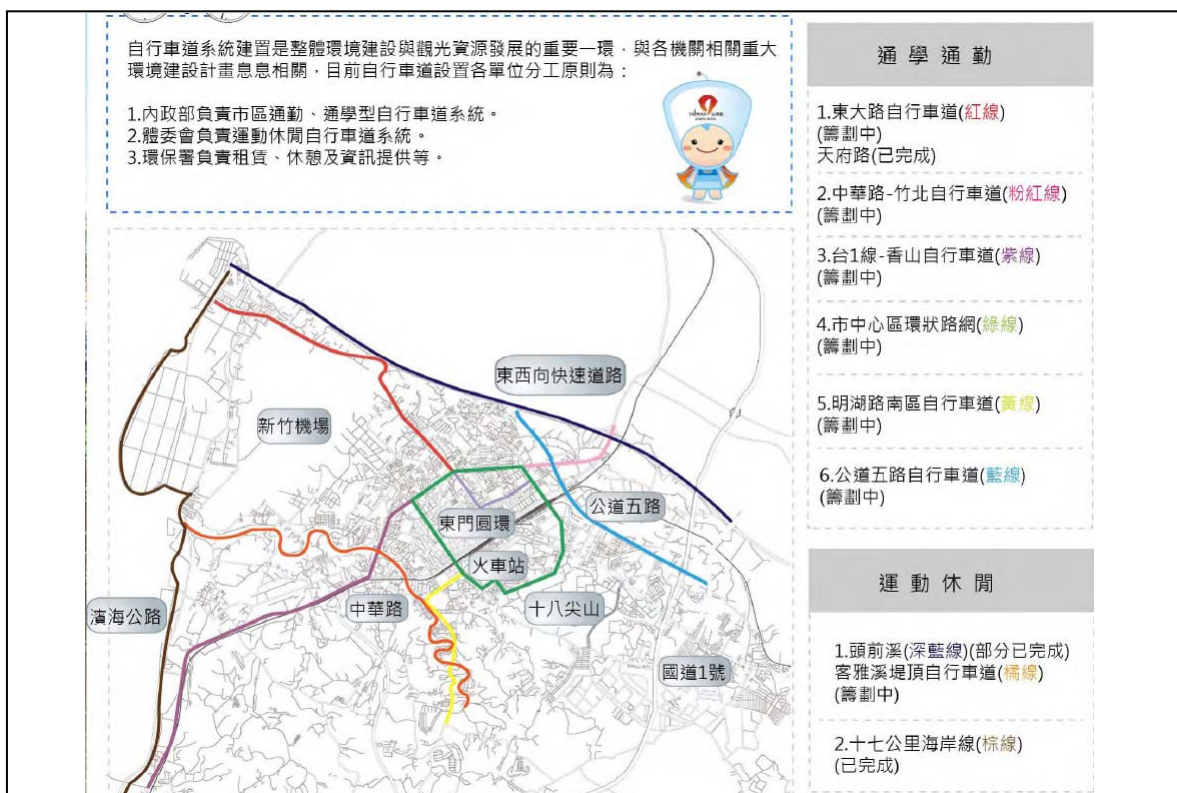
1. 至少 20 條國道客運路線，以服務市區、交清大等學區進出臺北地區(占八成以上)、臺中市區路線班次最多，以臺鐵新竹站周邊的班次數小計尖峰至少 42 班次。近 4 年整體新竹市國道客運運量由 96 年上半年日均 1.34 萬人次，略下降至 1.33 萬人次，顯示受 96 年高鐵通車影響極微。

2. 共計約 27 條行駛一般道路之跨縣市地區客運，路線主要集中於臺鐵新竹站附近，以進出下公館(經竹東)班次最密，尖峰約 7-10 分鐘 1 班；其次為新豐、湖口、楊梅、中壢、關西、竹北、頭份、苗栗等路線，尖峰約 20-30 分鐘 1 班；至其他地區 20 條路線班次多 0.5-1 小時 1 班。
3. 市區公車至少計有 12 條收費及 6 條免費公車，已發展成以臺鐵新竹站為核心之輻射狀路網，其中依次以新竹火車站-竹中、南寮、新竹醫院等 3 條路線班次最多，各約 5-10、10、20 分鐘 1 班，其餘 15 條路線班次多為 1 小時 1 班。
4. 其他接駁車主要包含 4 條科學園區免費巡迴巴士--紅、綠線(尖、離峰班距各 15、30 分)、紫、橘線(尖離峰班距各為 30、60 分)、3 條世博免費接駁車以及新竹縣府提供的 3 條銜接竹科的免費快捷公車(尖峰班距 10-20 分)等。
5. 高鐵新竹站約每 30 分鐘一班，運量持續成長至今日均逾 2.2 萬人次，自 97 年起一直為高鐵各站第 4 高。現提供 10 條高鐵接駁公車路線，其中有 3 條為服務新竹市境內，目前尚無直捷轉乘世博館的接駁車，需轉乘六家支線千甲站後步行 15 分鐘抵達。
6. 共有臺鐵縱貫線與內灣(六家)支線，包含香山、三姓橋、新竹、北新竹、千甲、新莊等共 6 站，僅新竹站提供對號快班次、含區間車尖峰 10~15 分鐘 1 班，新竹站為全臺 218 處車站中運量排名第 8，日均進出量為 3.76 萬人次/天
7. 人本交通運輸：包含 17 公里海岸線、南寮天府路、頭前溪與客雅溪邊、公道五等，以形成環市自行車路網；現有人行道長度僅佔道路總長度約 3.61%。



資料來源：本計畫根據新竹市政府交通處、新竹客運公司、高鐵新竹站、新竹科學園區網站資料彙整繪製，民國 101 年 10 月。

圖 2-34 新竹市各類市區接駁車路網示意圖



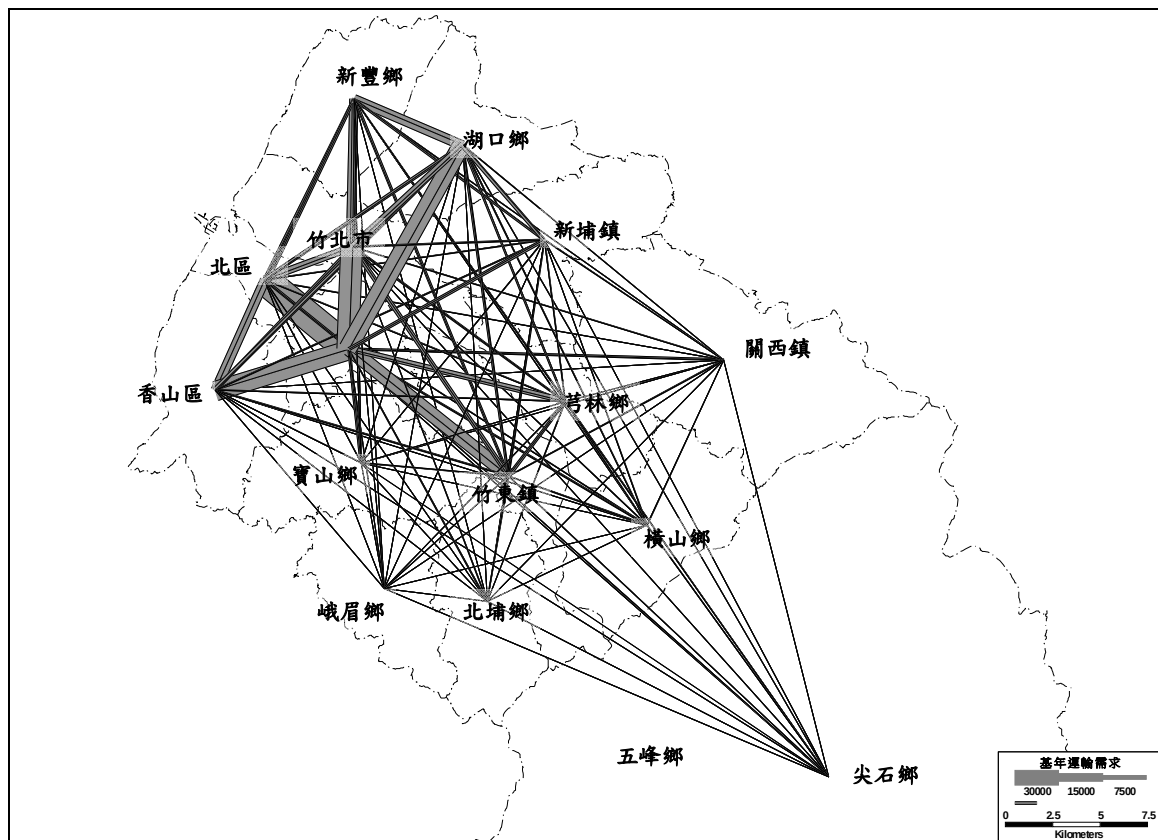
資料來源：新竹市自行車道願景，新竹市政府交通處 http://dep-traffic.hccg.gov.tw/web66/_file/1684/upload/page/doc/20121121.pdf，民國 102 年 3 月。

圖 2-35 新竹市境內自行車路網示意圖

(三)交通旅運特性

新竹市與桃園縣、臺北市旅次往返密切，全市總旅次發生數以家-工作旅次為最多，以東區(竹科)輻射發展、已形成三大運輸走廊。

- 1.新竹市東區-竹北縣治一、二期、高鐵特定區(縣道 117 線)。
- 2.新竹市北區-東區-竹東(內灣支線、縣道 122 線、台 68 線)。
- 3.湖口-竹北舊市區-新竹市北區-東區-香山區(臺鐵、台 1 線、國道 1 號、竹 54-2 線)。



資料來源：新竹都會生活圈大眾運輸系統之整合及轉乘接駁調查規劃，新竹市政府，民國 100 年 5 月。

圖 2-36 新竹市各行政區現況旅次分佈示意圖

第三章 發展預測分析

第一節 人口總量預測

一、終極人口

依據「新竹市全市轄區納入都市計畫都市發展總量評估與研究」，新竹市人口總量之擬定係基於環境資源可容受最大標準及生活空間品質要求，參酌多摩新市鎮之粗密度以每公頃 120 人為基準，推估在可發展空間中最大約可容納 57.5 萬人。此研究指出在水資源、人口生育率減緩及新竹市就業成長力量若無法提出確切執行方案加以突破的話，則新竹市人口發展總量應限制在 46 萬人為第一階段計畫目標，若水資源與竹科發展因子可有效突破，則新竹市人口總量將可容納 57.5 萬人。

在水資源方面，寶山水庫淨水廠第三期擴建工程已於 98 年完工，其可提供約 45 萬噸用水，因此水資源之限制應可有效突破；在竹科發展因子方面，近年新竹科學園區內原有低強度舊廠房陸續積極改建更新為高強度使用的廠辦大樓，將使原有廠房規模擴充以及就業人數增加，且「新竹科學園區三、五路案」亦新增約 21.63 公頃之產業用地，已由台積電投資興建晶圓廠，約創造 1 萬個就業機會，將可帶動就業及居住人口之需求，竹科發展因子亦應仍逐漸突破，故從目前環境容受力而言，新竹市人口總量約 57.5 萬人。

二、計畫人口

本計畫以新竹市過去二十年(民國 84 年至 103 年)人口資料為基礎，採趨勢預測法將全市人口量就其以往之變動延伸至未來，作為推估全市未來總人口之依據。

(一)新竹市總人口推估

觀察新竹市自民國 84 年至 103 年的人口趨勢，歷年人口皆為正成長，至民國 103 年底之總人口達 43.2 萬人，近 20 年間總計成長約 9.2 萬人。本計畫採趨勢預測，並以 R-平方值較高之線性預測、二次多項式預測及指數預測之預測平均作為新竹市總人口之推估基準。根據推估結果，新竹市自 105 至 115 年間之人口仍維持正成長之趨勢，且至民國 115 年，新竹市之總人口約將介於 47.95 萬至 50.70 萬人之間，如表 3-1 及圖 3-1 所示。

表 3-1 新竹市人口預測推估表

民國	現況人口數(人)	線性預測(人)	二次多項式預測(人)	指數預測(人)	趨勢預測平均(人)
103	431,988	-	-	-	-
104	-	439,094	436,814	441,868	439,259
105	-	443,918	440,986	447,426	444,110
106	-	448,741	445,099	453,054	448,965
107	-	453,565	449,153	458,752	453,823
108	-	458,388	453,147	464,523	458,686
109	-	463,211	457,082	470,366	463,553
110	-	468,035	460,958	476,282	468,425
111	-	472,858	464,775	482,273	473,302
112	-	477,682	468,533	488,339	478,185
113	-	482,505	472,231	494,482	483,073
114	-	487,328	475,871	500,702	487,967
115	-	492,152	479,451	507,000	492,867

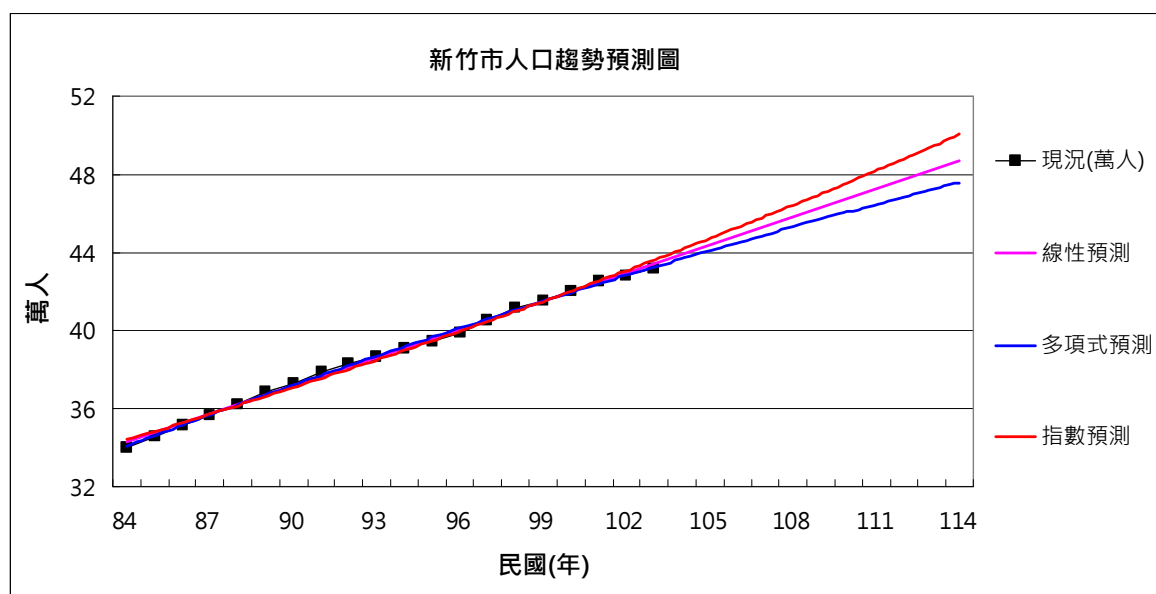


圖 3-1 新竹市人口預測趨勢圖

(二)新竹市都計區人口分派

根據推估結果，至民國 115 年，新竹市之總人口約將介於 47.9 萬至 50.7 萬人之間，故將新竹市 115 年之計畫總人口訂為 50 萬人，並依現行都市計畫區及新訂都市計畫區之現況人口需求、引導未來住宅發展區位或計畫區內尚可供發展之腹地規模等因素，分派人口如表 3-2 所示。

表 3-2 新竹市各都市計畫區(含非都)115 年計畫人口分派表

計畫名稱		103 年現況 人口數(人)	110 年計畫人 口(人)	115 年計畫人 口(人)	115 年計畫人口調整考量因素
現行都市計畫區	變更新竹(含香山)都市計畫	239,284	218,000	238,500	現行計畫目標年 110 年計畫人口 218,000 人，配合現況人口需求調整計畫人口
	擬定新竹科技特定區計畫	17,842	21,500	21,500	都市計畫草案目標年 110 年計畫人口 21,500 人，115 年予以維持
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	42,606	53,000	53,000	都市計畫草案目標年 110 年計畫人口 53,000 人，115 年予以維持
	擴大及變更新竹市(朝山地區)都市計畫	8,960	11,000	11,000	都市計畫草案目標年 110 年計畫人口 11,000 人，115 年予以維持
	擴大及變更新竹漁港特定區主要計畫	19,900	27,500	27,500	都市計畫草案目標年 110 年計畫人口 27,500 人，115 年予以維持
	變更高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	29,147	35,000	35,000	都市計畫草案目標年 110 年計畫人口 35,000 人，115 年予以維持
	小計	357,739	366,000	386,500	-
新訂都市計畫區及非都市土地	擬定新竹市都市計畫(頭前溪沿岸地區)計畫	8,530	-	35,000	配合全區現況人口及發展需求調整計畫人口
	擬定新竹市都市計畫(新竹機場附近地區)	32,495	-	41,500	配合全區現況人口及發展需求調整計畫人口
	非都市土地-香山丘陵附近地區	33,224	-	15,000	配合全區現況人口及香山交流道附近地區住宅發展需求調整計畫人口
				22,000	非都市土地人口
	小計	74,249	-	113,500	-
合計		431,988	-	500,000	-

第二節 容受力分析

一、可容納人口

(一)居住需求預估參數

本案居住面積需求依據「各區新增住宅區可供居住人口數」、「新開發區每人享有居住樓地板面積」及「各區新增住宅區之平均容積率」，相關參數說明如下：

1.新開發區每人享有居住樓地板面積

(1)現行都市計畫區之新開發區，係考量本市刻正辦理將現行 6 處都市計畫整併為 1 處都市計畫，配合現況住宅供需情形核算所需新增之居住空間需求，每人享有居住樓地板面積約介於 60～70 平方公尺，以平均值每人 65 平方公尺估算。

(2)現行非都市土地之新開發區係提供休閒養生之優質住宅為目標，故每人享有居住樓地板面積約介於 70～80 平方公尺，以平均值每人 75 平方公尺估算。

2.各區新增住宅區之平均容積率

各區新增住宅區之平均容積率如下表 3-3 所示。

表 3-3 新竹市各區新增住宅區之平均容積率

地區		平均容積率
現行都市計畫區	現行 6 處都市計畫整併後之都市計畫	150%～200%
現行非都市土地	擬定新竹市都市計畫(頭前溪沿岸地區)	180%～240%
	擬定新竹市都市計畫(新竹機場附近地區)	150%～180%
	擬定新竹市都市計畫(香山交流道附近地區)	120%～150%

(二)各區新增住宅區之面積需求推估結果

本案依據各區 115 年之新增住宅區可供居住人口數，考量新開發區每人享有居住樓地板面積、各區新增住宅區之平均容積率等參數，予以推估各區新增住宅區之面積需求，說明如表 3-4 所示。各區新增住宅區之面積需求分別為「現行 6 處都市計畫整併後之都市計畫」約 65.88～87.84 公頃、「擬定新竹市都市計畫(頭前溪沿岸地區)」約 109.38～145.83 公頃、「擬定新竹市都市計畫(新竹機場附近地區)」約 172.92～207.50 公頃及

「擬定新竹市都市計畫(香山交流道附近地區)」約 75.00~93.75 公頃。

表 3-4 新竹市各都市計畫區(含非都) 新增住宅區面積需求推估分析表

計畫名稱		103 年現況 人口數(人)	110 年計畫 人口(人)	可建築用 地可容納 人口數 (人)(A)	115 年計 畫人口 (人)(B)	115 年新增住宅區需求 考量因素說明	新增住宅區 可供居住 人口數(人) (B)-(A)	新增住宅區 樓地板面積 需求(m ²)	新增住宅區 面積需求 (公頃)
現行都市計畫區	變更新竹(含香山)都市計畫	239,284	218,000	224,969	238,500	1. 考量本市刻正辦理將現行 6 處都市計畫整併為 1 處都市計畫，整併後都市計畫之 115 年計畫人口數訂為 386,500 人。 2. 配合住宅供需及都市計畫工業區、農業區、保護區變更發展需求，本市有新增居住空間需求。 3. 115 年計畫人口數 - 可建築用地可容納人口數 = 20,271 人，作為後續檢討本市都市計畫工業區、農業區及保護區變更為可供居住用地之變更發展總量依據。	20,271(註)	1,317,615	65.88~87.84
	擬定新竹科技特定區計畫	17,842	21,500	21,394	21,500				
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	42,606	53,000	49,563	53,000				
	擴大及變更新竹市(朝山地區)都市計畫	8,960	11,000	8,161	11,000				
	擴大及變更新竹漁港特定區主要計畫	19,900	27,500	28,428	27,500				
	變更高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	29,147	35,000	34,642	35,000				
	小計	357,739	366,000	367,157	386,500		20,271	1,317,615	65.88~87.84
新訂都市計畫區及非都市土地	擬定新竹市都市計畫(頭前溪沿岸地區)	8,530	-	-	35,000	配合刻正辦理都市計畫案及計畫人口，有新增需求。	35,000	2,625,000	109.38~145.83
	擬定新竹市都市計畫(新竹機場附近地區)	32,495	-	-	41,500	配合刻正辦理都市計畫案及計畫人口，有新增居住需求。	41,500	3,112,500	172.92~207.50
	非都市土地-香山丘陵附近地區	33,224	-	-	15,000	配合「擬定新竹市都市計畫(香山交流道附近地區)」鄰近竹南基地，有新增居住需求，。	15,000	1,125,000	75.00~93.75
					22,000	其餘非都市土地。	-	-	-
	小計	74,249	-	-	113,500	-	91,500	6,862,500	357.29~447.08
合計		431,988	480,000	-	500,000	-	111,771	8,180,115	423.17~534.92

註：1. 可容納人口數係參考各計畫區現行計畫所載明之可供居住分區面積及每人享有居住樓地板面積為計算依據。

2. 新竹漁港特定區計畫之「115 年計畫人口數-可容納人口數」為負值(-928)(即該都市計畫區尚有可容納計畫人口以外之餘裕量)，惟考量該計畫區之區位距離其餘都市計畫區較遠，其可容納人口數宜獨立計算，故未將前述之餘裕量計入整併後都市計畫區尚需新增住宅區之需求。

二、用水容受力

(一)水資源供需

1.用水供給量

新竹地區民國 100 年自來水供水量約為 60.7 萬噸/日，倘如期完成新竹海水淡化廠 9 萬噸/日，且大漢溪水可支援供應新竹地區 10 萬噸/日，民國 110 年新竹地區供水能力介於 70~80 萬噸/日。

2.用水需求量

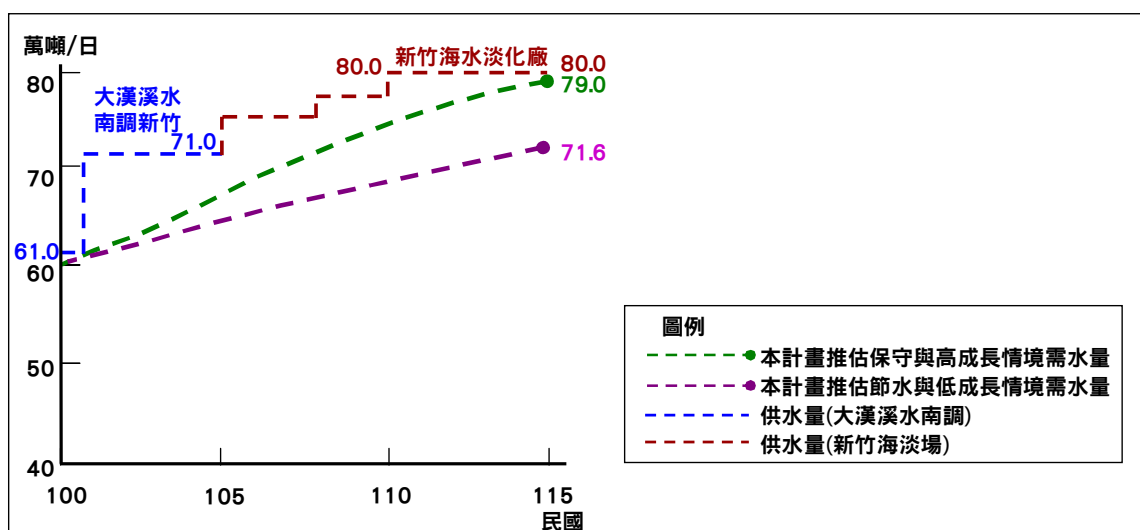
本計畫推估民國 115 年新竹地區需水量介於 71.6~79.0 萬噸/日，其生活、工業用水量需求分別說明如后：

(1)生活用水量

本計畫以經濟部水利署預測新竹地區至民國 115 年生活用水量(26.6~30.2 萬噸/日)為基礎，加計新竹地區(含新竹市、縣)民國 115 年計畫人口增量人口之生活用水後，推估民國 115 年生活用水量介於 32.3~35.9 噸/日。

(2)工業用水量

本計畫以經濟部水利署預測新竹地區至民國 115 年工業用水量(35.4~39.2 萬噸/日)為基礎，加計新竹地區(含新竹市、縣)民國 115 年新增之工業用水量後，推估民國 115 年工業用水量介於 39.3~43.2 噸/日。



資料來源：1.經濟部水利署「臺灣北部區域水資源經理基本計畫」

2.經濟部水利署民國 103 年 8 月 9 日經水源字第 10353172800 號函

圖 3-2 新竹地區自來水供需圖

(二)用水容受力

新竹地區自來水需求至民國 115 年約為每日 71.6~79.0 萬噸，倘新竹海水淡化廠無法如期完成，且大漢溪水受到鄰近縣市用水調度影響，無法支援供應新竹地區等情境下，則民國 115 年自來水供給約每日 61 萬噸，將產生 10~18 萬噸/日之水源缺口；而於前開條件達成之情況下，民國 115 年新竹地區水資源尚可達供需平衡。

第四章 區域空間發展目標及策略構想

第一節 都市發展課題分析

課題一：農地資源保育與轉型。

說明：1.新竹市非都市土地之特定農業區面積約有 1,482.827 公頃，佔非都市土地面積 24.20%，新竹市政府刻正積極推動全市納入都市計畫，惟中央農地變更釋出政策趨於嚴謹，特定農業區面臨轉型課題。

2.近年受全球糧食危機、國內農地變更抗爭之影響，於土地徵收條例修正內容強調農地變更需徵得農業主管機關同意等程序，且現行之農地發展政策需以「農業發展條例」為依歸。

3.依全國區域計畫之指導，行政院農委會 100 年度委託「估算我國潛在糧食自給率及最低糧食需求之研究」計畫模擬結果，我國於完全無法進口糧食之非常時期，農地以熱量最大化之利用，維持國民每人每日基本熱量及營養結構所需之農地面積為 74 萬至 81 萬公頃。

對策：1.依農業發展條例第 10 條規定，農業用地於劃定或變更為非農業使用時，應以不影響農業生產環境之完整，並先徵得主管機關之同意，且依農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點第二點規定略以，非都市土地特定農業區、一般農業區及都市計畫農業區變更為非農業使用者，應徵得農業主管機關同意。另依該要點規定，需擬具農地變更使用說明書，並辦理徵詢中央、直轄市或縣（市）農業主管機關審查作業程序。

2.依據全國區域計畫之指導，符合優良農業生產環境、具有維持糧食安全功能之非都市土地特定農業區、一般農業區、其他使用分區土地，經認定應積極維護之地區應保留為特定農業區，惟有影響農地總量管制之標準及原則者，宜另擇其他適當地區檢討變更為特定農業區，以避免農地資源流失。

3.依據民國 102 年 3 月 5 日內政部營建署營署綜字第 10229044602 號函略以，各直轄市、縣(市)區域計畫涉及農地需求總量及農地使用管制，應參考「全國區域計畫(102 年 10 月)」之農地存量分級分區指導原則辦理，惟新竹市並未納入該計畫調查範疇。新竹市政府乃依全國區域計畫指導，於 104 年完成新竹市農地分類分級作業，其中第一種

農業用地計 1,183.2553 公頃，第二種農業用地計 2,099.8996 公頃，第三種農業用地計 727.7815 公頃，第四種農業用地計 279.1989 公頃，故建議新竹市農地存量建議保持在 0.29 ~ 0.33 萬公頃。

- 4.未來城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先考量範圍，第一優先次序為都市計畫地區之推動都市更新地區及整體開發地區，其次為都市計畫農業區，且未來在都市計畫農業區釋出、新訂都市計畫區劃設、新增設施型土地使用分區劃設時，皆須考量符合新竹市農地存量條件下釋出之第一、二、四種農業用地。

課題二：水資源供需。

說明：民國 115 年新竹地區需水量介於 71.6~79.0 萬噸/日，如新竹海水淡化廠無法如期完成，且大漢溪水南調新竹計畫無法支援供水等情境下，將產生 10~18 萬噸/日之水源缺口；而於前開條件達成之情況下，民國 115 年新竹地區水資源尚可達供需平衡。

對策：1.建議依台灣北部區域水資源經理基本計畫報告，儘速辦理各項水資源開發計畫之完成。

2.持續推動新竹海水淡化廠。

3.協調水源主管機關新增開發頭前溪水源計畫及擴建滴雅淨水場。

4.民生用水如出現不足部分，將盡可能由自來水系統調配供應滿足；產業用水不足部分，請中央協調水利署、自來水公司與鄰近縣市等相關單位，召開跨縣市與跨機關之協調會議，共同研議解決新竹地區水資源供需課題。

5.為確保水資源發揮最大效用並抒解用水壓力，合理而有效率地用水，減少水資源的無效損耗，建議依「再生水資源發展條例」推動再生水之開發、供給、使用及管理，並推行工業區用水回收再利用、雨水貯留再利用及設置省水標章認可之省水設備等節水措施。

課題三：公共服務設施資源較為缺乏。

說明：1.本市都市計畫區之公園綠地等五項公設劃設較為不足，且非都市地區之公共設施資源較為不足。

2.本市之展演藝文設施係屬中小型展演設施，不適宜大型或國際表演團

體之需求，部分高品質節目亦不易引入。

3.體育活動設施僅 8 處，主要分布於東區，分布不均且不足。

4.本市未來潛在約有 0.59 萬位老人有住進安養機構之需求，相關社福醫療設施資源較為缺乏。

對 策：1.擬定公共設施分期分區建設計畫，作為地方施政之重要方針，以減少偏遠地區公共設施匱乏之問題；並透過獎勵私人或團體興辦公共設施、市地重劃、區段徵收及建立使用者付費原則等開發方式取得用地，促使各地方公共設施能加速其開闢。

2.於妥適地點設置展演藝文園區、國民運動中心、多功能體育園區及醫療社福園區等設施，以提升新竹市藝文展演、運動健身之環境品質及普及社會福利資源與醫療保健。

課題四：新竹縣、市間旅次需求高，但高度倚賴汽機車，如何降低頭前溪兩岸重大開發對現況與未來道路瓶頸的衝擊。

說 明：1.根據交通部連續五年調查，竹縣、市到外縣市外出旅次占二～三成以上，縣市排名均在前第五高，跨縣市外出旅次中，竹市有七成以上到竹縣通勤、學。顯示兩縣市互動緊密，已形成一都會生活圈。

2.目前新竹市主要交通瓶頸發生在縣道 117、122 線平日尖峰時段等，均為進出竹科、交清大、高快速交流道聯絡道、新竹-竹北、竹東兩大運輸走廊的主要幹道。此廊道雖已提供至少十條以上付費及免費公車，然竹科員工私人運具使用率一直高達 95%以上，且園區內高達 96%以上停車免費，但停車空間日趨不足。

3.為解決此走廊交通瓶頸，近十年已完成公道五路東延、南寮竹東快速公路、增設五處國道交流道、慈雲路高架接園區一路、國道 1 號新竹-竹北段平假日晨昏峰開放單向路肩等，但仍無法為惡化的交通解套；由過去國內外各都市以私人運具為主的交通改善經驗可知，車道與停車面積的增設遠不及私有機動車輛的快速增加，瓶頸難解。

4.未來光復路-頭前溪兩岸廊道間尚有新竹科技特定區、頭前溪沿岸地區都市計畫、關埔計畫、竹科縣轄三期、竹北整體開發區、高鐵特定區、台灣知識經濟旗艦園區等重大開發建設，如全數進駐，預估日均再新增約 25 萬住、工商等活動人口。

5.目前新竹市、縣政府預計以高鐵橋下道路接縣道 122 線、六家支線兩側各預留 8-15 米寬都市計畫道路、縣市大外環(台 1 線替代道路-公道三-茄苳大道-客雅大道-特二號道路-跨頭前溪替代道路)，以擴大此廊道道路容量，然倘無妥善積極公共運輸導向作為，一旦全數開發，恐將使此廊帶交通瓶頸更加雪上加霜，應審慎因應。

對 策：1.建議頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與積極低碳綠色公共運輸改善對策，以大幅提升交通容受力。

2.專案評估現況公共運輸運能是否能滿足全面開發需求，以及骨幹路網布設專用道的需求可行性，避免開發衍生車流癱瘓地區交通。

課題五：如何善用臺鐵與主要客運站利基與地區活動特性，設計引導適宜地方發展的 TOD 土地使用與綠色交通整合模式。

說 明：新竹市境內共計 6 處臺鐵車站、2 大客運場站，尖峰班次密集，輸運能量充足，然除臺鐵新竹、北新竹站、臺鐵新竹後站國道客運站、公道五客運站，其半徑 1-2 公里範圍較位於都市計畫可發展用地內之外，其餘四場站多位於開發強度較低的非都市土地，建議可檢討調整朝向大眾運輸導向的土地使用(Transit Oriented Development, TOD)與綠色交通發展。

對 策：未來包含臺鐵與主要客運站周邊舊市區或新興開發區，可善用公共運輸資源與地區活動特性，如配合市區鐵路立體化方案，設計引導適宜地方發展的 TOD 土地使用與綠色交通整合模式，希望透過都市更新與都市計畫制定或基地開發交通衝擊評估程序，讓車站周邊土地朝高密度、多元化使用，並確立以公共、綠色運具為區內與聯外交通主軸，確保提供安全、連續、舒適的行走或自行車騎乘環境，促使民眾日常生活步行、自行車、公共運具可及，減少不必要的機動旅次。

課題六：提升新竹市整體觀光競爭力。

說 明：1.新竹市具有豐富的人文歷史古蹟、自然濱海生態與觀光資源(如 17 公里海岸觀光帶、十八尖山健行賞花等)，應尚符合近年國人旅遊對於自然賞景與文化體驗的需求趨勢。

2 依據交通部觀光局民國 100 年「國人旅遊狀況調查」資料，至新竹市

旅遊人次僅佔全國之 1.7%；又依同單位「來臺旅客消費及動向調查」來臺旅客主要遊覽縣市資料，在 18 個縣市區域中新竹僅排第 13 名，相對造訪次數 1.78，顯示加強觀光整體競爭力為新竹目前迫切需處理的課題之一。

3. 新竹市近年來旅館住用率大致呈逐年成長趨勢，且與全國平均不相上下；另分析新竹市國內旅客留宿率僅 33.86%，每房住宿人次平均為 1.68 人，可推測新竹市旅客住宿率偏低，住宿客層多以商務等其他目的者為多。

對 策：1. 聚焦新竹市，提高能見度：新竹市具備多樣化的觀光資源，可結合新竹市境內豐沛的人文歷史、古蹟、寺廟建築，一同型塑新竹市成為最具代表性與吸引力的觀光重鎮並提升知名度。

2. 打造新竹旅遊品牌，串聯觀光資源，規劃主題式套裝旅遊路線，以滿足不同客層之需求：

- (1) 新竹市早期以新竹八景聞名，近年來則重新提出新竹新八景、新竹海八景與新竹夜八景，豎立全新旅遊品牌。

- (2) 新竹市舊城區歷史古蹟、廟宇、牌樓、歷史建築等文化資源豐富且距離相近，搭配鄰近特色小吃，相當適合發展以步行為主的旅遊模式，吸引國內外背包客至新竹市體驗懷舊文化之旅。

- (3) 藉由整合觀光資源及包裝行銷，可拓展旅遊套裝行程及整體觀光效益；透過妥善利用與規劃，優先挹注資源以整備其觀光服務軟硬體設施，結合媒體行銷策略，以打響新竹市代表性觀光遊憩景點之名聲與口碑，未來發揮火車頭效應帶動整體新竹市之觀光旅遊產業。

3. 指認適當分區，供觀光遊憩使用：新竹市香山丘陵周邊分布眾多具觀光潛力之地區，如原師院預定地(青青草原)、農委會畜產試驗所、南十八尖山(童軍露營基地)、港南濱海風景區等，藉由勘選適當區位劃設資源型風景區、或指認為設施型使用分區，或納入新訂都市計畫、現行都市計畫範圍辦理，以引領觀光遊憩發展，落實觀光計畫並提供合宜遊憩發展用地。

4. 導入優質住宿設施，以提供更多元精緻化之選擇，吸引至周邊區域旅遊旅客入住；搭配整體遊憩設施之發展，提供更全面性的遊憩服務，並吸引商務客層利用閒暇時間進行觀光旅遊。

課題七：氣候變遷調適及災害防救。

說明：在「全國區域計畫」中，明確提到氣候變遷中說明主要造成的影響有(1)氣溫上升與降雨型態改變、(2)極端天氣事件發生的強度與頻率增高及(3)海平面上升。此三項影響型態可歸納到「國家氣候變遷調適綱領」中指出氣候變遷調適之災害等八個領域。除了台灣全區都會受到影響的災害之外，同時參考「新竹市氣候變遷調適計畫」及「新竹市地區災害防救計畫」等，新竹市在水資源、能源供給、海岸及土地使用上皆有相關課題。

- 1.災害：新竹市震災近年僅有民國 88 年的 921 大地震在新竹傳出輕微災情，除此之外，近年來震災少有耳聞。而 96 年 4 月新竹市政府之災害潛勢調查結果顯示，新竹市亦有山崩發生之可能性存在。回顧過去新竹市之重大災害史中，淹水問題較為嚴重，市內河海交界處及排水不良處在颱風季節中，豪大雨時期常有災情傳出。
- 2.水資源：新竹市內河川系統多，有客雅溪、頭前溪、三姓溪及其流域所屬支流系統，水源豐富，但因臺灣地形因素及降水季節分布不均，以致有豐水期、枯水期之區別；再加上科學園區用水需求持續增加，開發水資源供應源仍為一大課題。
- 3.海岸：新竹市臨海並有位於野生動物保護區之香山濕地(17 公里海岸線)，臨海之地勢低窪區域，近期可能面臨淹水問題；長期而論，海平面因氣候變遷而上升後，造成的國土流失及濕地生態改變。另外，海岸侵蝕、海堤掏空也會對土地使用造成影響。
- 4.土地使用：土地使用及公共設施計畫掌控土地的發展型態，並對於氣候調適有著舉足輕重的地位，氣候變遷調適的八個領域，都可利用土地使用規劃的手段去進行調整；如海岸生態及熱島效應皆可透過土地使用強度的管制與調整來作為氣候變遷調適之一。

對策：因應以上課題，本計畫綜合國家氣候變遷調適綱領等五項指導綱要，並由台灣綜合研究院之新竹市主要關聯性之調適策略所提出多項台灣氣候變遷調適之策略及措施，指導綱要為訂定調適策略的參考依據，分述如下：

- 1.災害：天然或人為災害常肇因於多重系統影響，而加深其原始災害的強度及廣度，災害防救領域調適策略之要旨在設法減少常態性災害的

影響，而災害部門之調適措施則必須依賴各部門實質作為，以期達成降低災害發生；最終目標是將著重於事後補救的現況，轉變為以預警及預防為主。災害領域主要調適策略為「推動氣候變遷本土推估與災害風險評估」、「加速國土環境監測資源整合與高災害風險區之劃設」及「防救災政策規劃納入氣候變遷之因應策略」。

- 2.水資源：開發水資源之議題於前述章節已明確表述，本條項對水資源議題之對策在敘明不能僅以供給需求面做為水資源使用之依據，應以檢討使用之正當性及全面的水資源管理系統。同時利用永續經營利用之指導原則提高水資源利用配合產業面的使用效率。
- 3.海岸：新竹市海岸資源豐富，但不論短期或長期皆暴露於災害風險之中。法令面向中，已明確訂定環境敏感地之限制使用，因此未來應著重「保護及復育可能受氣候變遷衝擊之海岸土地系統」、「強化海岸地區的災害防護」及「建置海岸土地開發作業準則與落實環境影響評估」，如此一來能整合沿岸地區之管理與濕地保育和與周邊之都市化地區之結合，產業與海岸環境調和可一併思考處置。
- 4.土地使用：土地使用之策略應遵循「排除環境敏感地(不可開發區)」、「檢討既有空間規劃」、「提升可利用土地之效能」及「建立使用管理相關配套機制」的流程進行，如此一來國土規劃與環境生態、產業創新將會有所連結，未來產業發展區位之調適方有其指導，同時交通運輸模式亦應隨土地使用而調整。

第二節 新竹市發展願景

隨著全球規劃典範演進，規劃思維著重於環境友善優先、都市引導，並考量全球環境變遷，納入資源保全與防災(汛)的概念；同時，綠色觀念(生態保育、環境保護)、文化保存、創新活化及跨域合作等，為未來發展之重要策略，在未來都會區的角色分工上，新竹市以人文、生態、產業、創新為主要發展方向，包括藝文觀光資源的整合與串連、永續環境及生態復育的推廣、持續推動新興科技產業，提高整體經濟產能，提升北臺產經及城市區域整體區域競爭優勢。

爰此，本案依據中央政策及上位相關計畫之指導，並考量新竹市都市發展特色及趨勢，汲取「智慧城市」、「創研城市」、「健康城市」、「兒童城市」理念，構築「竹塹 2026 科技首都—健康、科技、樂活的宜居家園」發展願景，企盼能於新竹市深厚產業實力、文化底蘊基礎上，推動建構科技產業創新研發的產業環境，塑造健康樂活、智慧成長及重視兒童婦幼之宜居都會環境，以及營造豐富文化創產及休閒生態的永續環境，並藉由土地使用、產業發展、交通運輸、公共設施、觀光遊憩、環境保育等實質發展策略予以具體實踐。



圖 4-1 新竹市發展願景示意圖

表 4-1 新竹市區域計畫空間指標策略指導列表

科技首都 I 健康、科技、樂活的宜居家園	面向	空間指標策略指導
	都市發展與住宅建設	1. 訂定 115 年全市人口總量管制。 2. 配合成長管理指認新訂都市計畫及都市計畫農業區調整為住宅機能之區位及數量。
	產業發展	1. 配合產業發展需求預測，指認合宜之新增產業機能之區位及數量(包括生產及商務服務)。 2. 既有產業用地利用策略，有潛力者有先保留持續供產業發展利用、已不適工業使用者應轉型供其他發展。
	觀光遊憩	1. 配合觀光發展需求，指認合宜之觀光機能發展區位及數量。
	運輸系統	1. 為促進綠色交通發展，新開發區或都市計畫通盤檢討時應評估劃設大眾運輸專用道之必要性與可行性。 2. 新開發區或都市計畫通盤檢討時應評估人潮活絡路段優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度、指認自行車道之必要性與可行性。 3. 以臺鐵各站區(包括內灣六家支線各站)及國道客運站周邊作為 TOD 示範區。
	公共設施	1. 新開發區、都市更新區及都市計畫通盤檢討時應優先補足五項公設。 2. 新開發區優先設置展演藝文、國民運動園區及社福等公設。
	環境保護	1. 為落實國土環境保育，應建立環境敏感區資料庫(包括繪製相關圖說、表明區位、估算各類環境敏感地區土地面積等)，並盡量避免以一級環境敏感區作為新開發範圍之指認。 2. 指認海岸防護範圍並落實海岸地區之低強度土地使用管制。
	災害防救	1. 屬公告地質敏感區，開發時應依地質法辦理基地地質調查及地質安全評估。 2. 新開發區及都市計畫通盤檢討時，應考量淹水潛勢地區之滯洪防災規劃。 3. 山坡地地區開發時須重視水土保持工作，且坡度陡峭地區(四級坡以上地區)應規劃為開放性公共設施或保護區。
	土地使用管制	1. 位於環境敏感區者，應就都市空間品質、生態資源保育、環境資源保護、防災滯洪及維護文化景觀等目的，檢討訂定土地使用分區管制規定及開發強度，以降低因人為開發活動而產生的環境負面效應。 2. 建議納入節能減碳、綠化、透水、滯洪、排水、防災等規定，以減緩因氣候變遷造成之環境衝擊，並提升防災能力。

第三節 城鄉發展模式與空間發展策略定位

本節係依新竹市之空間、產業發展脈絡，分析當代發展空間需求，次藉上位計畫及相關案例之引述，論述區域計畫之空間規劃與成長管理策略，以作為後續空間佈局與土地使用管制之依據；並於竹竹苗區域發展定位分析下，解構新竹市各成長中心的發展樣態，以作為本章第三節空間發展指認之依據。

一、新竹市發展脈絡回顧

新竹自雍正 9 年起始有設治之名，是一個在軍事防禦功能的政策下逐步發展起來的政治城市，後因經濟發展而逐漸擴展城牆範圍及型態。日據時代稱為「新竹州廳」，光復後改為新竹縣政府，民 71 年新竹改制為省轄市，轄區包括香山鄉。因著多元交融的歷史，新竹市座擁豐厚的人文古蹟文化資產。

此外新竹科學園區於 70 年成立，自園區設立以來，對新竹地區的產業產生結構性的轉化，傳統的地方性工業(如紡織業、非金屬性礦製造業、運具製造修配業、化學材料製造業等)急遽衰退；同時在新一波全球高科技電腦資訊產業發展潮流下，新竹市成為全球矚目之科技重鎮及新興都市，集結製造量產、專業技術及衍生服務，一躍而為科技新貴的典範。

近年於產學研的發展動能帶領下，新竹科學園區產業特性從電腦製造、電子零組件設計轉型為創新研發導向，帶動周邊傳統工業區內之產業型態轉為知識密集製造及商務服務；隨著收支增長而提高的消費水準，則因產業關聯效應帶動了新竹地區第三級產業的蓬勃發展，顯見新竹市持續作為桃竹竹苗區域產業核心重鎮之發展趨勢。

然現行新竹市六處都市計畫人口達成率 92%，住宅區發展率達 8 成，顯示都市發展空間已呈現飽和；非都市土地除主要交通幹道沿線早已建築利用之外，近年更因內灣(六家)支線新設場站、公道五等重大建設開發的進行，持續帶動周邊非都市土地利用需求。非都市土地雖於 83 年行政院同意全市納入辦理擴大都市計畫，惟受限於近來法令制度變遷，3 處擴大都市計畫案目前尚未通過，然而非都市土地仍亟待整體規劃，以合理引導並符合都市發展需求。

綜上，新竹市全市轄區已於於 83 年行政院同意全市納入都市計畫範圍，故全市應皆為都市空間發展範圍，無鄉村地區範圍；且為因應都市發展空間已逐漸呈現飽和及本市人口成長之需求，亟需研議都市發展之儲備用地及現行非都市土地之發展策略，並對適宜之居住或產業發展空間區位進行指認。

二、空間規劃與成長管理策略

(一)上位計畫啟示

回顧本案之上位計畫(詳表 4-2)，在國土空間發展策略上，為達成區域適性發展，於環境保育與國土保安基本前提下，應推動國土空間適度差異化發展，建構以生態、生產與生活空間優勢互補的國土空間發展。其次，新竹市位於西部創新發展軸，應善用高鐵、高速公路等帶來的空間效果，藉快速陸運輸路網提供之高可及性與機動性塑造地方新成長中心(growth pole)並強化現有產業園區之聚集。

故依「全國區域計畫(102.10)」之指導，新竹市應按土地資源特性劃分「環境敏感地區」(包括天然災害敏感、生態敏感、文化景觀敏感、資源生產敏感及其他等 5 類 51 項)，並區分為以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則的「一級環境敏感區」；以及需考量容受力兼顧保育與開發，加強管制規範該類土地開發的「二級環境敏感區」。並應依「全國區域計畫(102.10)」之自然資源保育及農業發展策略，參酌農委會協助直轄市、縣政府辦理農地資源分類分級作業之初步成果，訂立新竹市農業發展策略。其中全國宜維持農地資源總量約為 74~81 萬公頃，惟新竹市(暫)無宜維護農地資源之指派。

依上位計畫之啟示，區域計畫除了建立環境資料庫，針對各類環境敏感地區採分級管理，以落實國土保育管理之外；亦應配合既有新竹縣、市重要產業園區、新竹高鐵站、新竹縣、市行政中心等所在區位，將都市發展導引至科學園區及市中心區周邊，充分利用既有資源，同時吸收產業及人口之外溢並提供都市及產業發展所需之支援服務，創造居住與工作均衡共榮的生活環境。且考量新竹市都市計畫地區可發展用地已趨近飽和，為因應都市發展趨勢及特定農業區保護政策，應釐清本市農地轉型原則並合理釋出都市邊緣不適農業使用地區，以解決農地違規利用與土地利用失序問題。

表 4-2 上位計畫回顧綜整表

計畫名稱	上位空間定位指導	上位發展策略指導
國土空間發展策略計畫(99)	新竹市位於西部創新發展軸，應善用高鐵、高速公路等帶來的空間效果，藉快速陸運輸路網提供之高可及性與機動性塑造地方新成長中心(growth pole)並強化現有產業園區之聚集。	(1)應加強高鐵特定區與舊市區、產業園區、及其他重要地區間的運輸服務。 (2)應於前述運輸軸線佈設集約、混合使用的發展單元，將西部走廊的發展壓力引導至高鐵與公共運輸的服務範圍內。
	新竹市之香山丘陵地區屬中央山脈保育軸之延伸範圍。	各類環境敏感地區應採分區分級管理。
國土綜合發展計畫(草案)(90)	新竹縣市未來空間上主要發展將引導集中於科技發展地區，創造一個居住與工作均衡的生活環境，並提供以大眾運輸系統為主的交通系統，連接科技發展地區及生活服務地區內各級活動發展中心。	建立環境資料庫、劃設限制開發地區、推行發展許可制、農地釋出及加強生態防災概念等策略，達成「永續生態環境」、「寧適生活環境」及「效率生產環境」等目標。
國土保安及復育計畫(草案)(98)	以流域觀點推動國土保育工作，分別針對山坡地(含流域中、上游)、平地(含流域下游及都會地區)及沿海(含地層下陷地區)擬訂之推動策略及措施。	(1)山坡地地區應有效合理管理國土，以減緩土石流等地质灾害破壞程度。 (2)平地地區應提升都會地區滯洪能力、改善水體水質及水岸環境，並確保重要公共設施與維生管道安全暢通。 (3)沿海地區應改善沿海生物棲地環境，建構濱海綠色廊道。
變更臺灣北、中、南部區域計畫(第一次通盤檢討)－因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制(99)	建構「北臺灣」、「中臺灣」及「南臺灣」3大生活圈為目標，並在區域發展上，以縣市改制為契機，朝向「北北基宜」、「桃竹苗」、「中彰投」、「雲嘉南」、「高屏」、「花東」、「澎金馬」等7個區域適性發展。	(1)劃設環境敏感地，並建立資源及土地使用績效管制制度。 (2)保護優良農地資源，兼顧整體經濟發展。 (3)落實成長管理措施、指定城鄉發展優先次序。 A. 第一優先：都市計畫整體發展地區。 B. 第二優先：推動都市更新地區。 C. 第三優先：都市計畫農業區。 D. 第四優先：新訂或擴大都市計畫區。 E. 第五優先：非都市土地開發許可案件地區。
全國區域計畫(102)	為達成區域適性發展，於環境保育與國土保安基本前提下，推動國土空間適度差異化發展，建構以生態、生產與生活空間優勢互補的國土空間發展。	(1)廣續劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理。 (2)配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。 (3)加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災。 (4)確保農地總量，並維護糧食生產環境。 (5)整合產業發展需求，提升產業發展競爭力。 (6)檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展。 (7)落實集約城市理念，促進城鄉永續發展。 (8)擬定都會區域及特定區域計畫，促進跨域資源整合。

(二)相關案例分析啟示

本案蒐集之案例包括加州山景城總體計畫 (Mountain View General Plan)、英國威爾斯空間計畫 (The Wales Spatial Plan) 及荷蘭蘭斯塔德 2040 (Structuurvisie Randstad 2040)等三個案例(詳表 4-3)，不論其空間尺度或計畫層級，在空間規劃上皆藉指認空間結構及具體的開發規劃，以實踐成長管理機制及 TOD 導向式發展等策略。其空間結構指認方式包括將土地使用區塊區分為可開發區或不可開發區兩種；或以空間形態類型區分指認出模糊邊界、重要節點、區域節點及社會和經濟中心等，其指認之目標皆係為引導開發方向並實踐成長管理。

其中「加州山景城總體計畫」乃一協調地方產業及生活之計畫，且與新竹市之空間尺度較為接近。加州山景城總體計畫為考量人口組成的多樣性、營造吸引軟體和科學企業留駐的友善產業環境，除了提供多元住宅形式並增加住宅供給量以降低山景城工作人口之通勤成本之外，亦允許更多元且彈性的土地使用形式及住商混合模式以提供高密度的商辦。

故依本案蒐集案例之啟示，新竹市區域計畫應透過空間發展結構指認環境敏感地區及開發區位(新訂或擴大都市計畫、開發利用申請設施型使用分區變更區位)，並提供足量的住宅及商務發展用地，以營造吸引產業留駐的產業環境，維持新竹市之人口及產業成長動能。

在 TOD 發展方面，新竹縣、市間旅次需求高，但高度倚賴汽機車，已出現多處道路瓶頸，因此如何降低頭前溪兩岸等重大開發對地區交通的衝擊已是區域發展之重要關鍵課題。故應優先預留高運能、低車流量的綠色交通路權，以提升地區交通容受力，並善用臺鐵與主要客運站利基與地區活動特性，設計引導適宜地方發展的 TOD 土地使用與綠色交通整合模式，透過都市更新與都市計畫制定或基地開發交通衝擊評估程序，讓車站周邊土地朝高密度、多元化使用，並確立以公共、綠色運具為區內與聯外交通主軸，確保提供安全、連續、舒適的行走或自行車騎乘環境，促使民眾日常生活步行、自行車、公共運具可及，減少不必要的機動旅次。此外新竹市區鐵路立體化建設後，鐵路騰空後土地亦應優先預留大眾運輸與綠色運輸專有路權，以解決市區對外之交通運輸難題。

表 4-3 相關案例回顧綜整表

案例	規劃方法	空間規劃特點	成長管理策略
加州山景城 總體計畫 (Mountain View General Plan)	(1) 強調社區參與與透明的協作 (collaboration) 決策機制。 (2) 邀集利益關係人參與、辦理願景工作坊、制作推廣工具包並成立互動式網站等以擴大民意蒐集基礎。	(1) 總體計畫的內容應至少需涵括土地使用、自然資源保存、公共安全、運輸、交通動線、開放空間、住宅等七項要點。 (2) 營造吸引軟體和科學企業留駐的友善產業環境。 (3) 考量人口組成的多樣性，為改變中的人口規劃，允許更多元的土地使用形式。 (4) 採成長管理機制，指認焦點地區以引導開發。 (5) 採 TOD 導向式發展，鼓勵提升大眾運輸場站周邊土地使用強度及彈性。	(1) 將土地使用區塊區分為「可改變 (areas of land use change)」及「不改變 (areas of stability)」兩種，並針對可改變的區塊制定詳細的發展願景及空間形勢。 (2) 指認焦點土地使用保存區與改變區 (focused land-use preservation and change)，以維護既有社區特色，引導新開發聚焦於特定區域內，避免新開發與既有環境之間的衝突。 (3) 增加住宅供給量以降低山景城工作人口之通勤成本。 (4) 支持住商混合模式、提升大眾運輸場站周邊土地使用強度並改善單車道及人行道。 (5) 允許彈性的土地使用、高密度商辦、多元住宅形式等。
英國威爾斯 空間計畫 (The Wales Spatial Plan)	(1) 主題式空間策略規劃。 (2) 敘述式的策略說明。 (3) 將威爾斯劃分為六大區域，並以區域發展策略作為國家層級策略規劃落實至實質空間計畫之接合介面。	(1) 建立永續發展社區。 (2) 促進永續的經濟。 (3) 重視環境。 (4) 持續朝永續發展邁進。 (5) 尊重地方獨特性。	指認以下空間結構以解決人口及經濟變遷挑戰： (1) 模糊邊界 (Fuzzy Boundaries)：不明確的界定空間計畫地區 (Spatial Plan Area) 界線，以靈活的整合各行政單位。 (2) 重要節點 (Key Settlements)：強調各空間計畫地區的既有特色，並賦予未來整體發展走向。 (3) 區域節點 (Cross-boundary Settlements)：於某些特別重要的節點賦予特別的策略。 (4) 社會和經濟中心 (Socio-economic Hubs)：指認具有高密度人口與經濟活動的節點。
荷蘭蘭斯塔德 2040 (Structuurvisie Randstad 2040)	藉區域性聯合機構、使空間規劃走向明確與具體、增強保護政策的彈性、制定自然生態政策等措施來保護開放空間 (綠心)。	(1) 採成長管理機制，指認「發展區域 (綠線)」及「限制發展區域 (紅線)」作為防止城市蔓延和保存空間的基本策略，使低階的實質空間計畫得以有遵循的依據。 (2) 強化發展區域及限制發展區域間的區隔，使發展區域形成緊密的聚集區域；限制發展區域則將人為影響降至最低。	(1) 以具體的開發規劃代替分散佈局，令商業佈局和居住區儘量接近現有城市，且將居住生活中心全部都佈置在綠心界區之外。 (2) 引入「紅線」與「綠線」作為防止城市蔓延和保存空間的基本策略。以「紅線」劃定城市及其發展區；「綠線」劃定需保護的特殊生態、景觀地段或重要性綠地。 (3) 嚴格控制商業及居住發展，但鼓勵在綠心內積極發展旅遊、休閒等服務業，甚至允許有條件地建設具有區域重要性或高經濟效益的政策項目。

資料來源：本計畫整理。

(三)人口成長與總量管制

依「全國區域計畫(102.10)」之人口與住宅發展策略，其係依據經建會 101 年「101 年至 149 年臺灣人口推計」的「中推計」結果，以 115 年計畫人口 2,365 萬人作為推計臺灣人口預測之基礎，推估分派至新竹市人口總量為「43 萬人」。

考量新竹市近 20 年之人口成長均高於北部區域，且新竹市之戶籍人口至 102 年底已成長至 42.8 萬人、近十年之人口成長率平均達 1.18%，為國內人口成長比例第三高之縣市（僅次於新竹縣 1.52%及桃園縣 1.20%）；未設籍之常住人口則達約 13~15 萬人，係國內人口成長趨緩趨勢下仍極具人口成長潛力之縣市。未來配合水資源可供給之條件下，新竹市人口發展趨勢至民國 115 年之計畫人口總數約為 50 萬人，經檢視仍符合「新竹市全市轄區納入都市計畫都市發展總量評估與研究」之成果：『新竹市可容納人口總量為 57.5 萬人』。

三、區域發展定位

新竹市位處竹竹苗行政區域(行政轄區包括新竹縣、新竹市及苗栗縣，現況人口約 152 萬人)之核心區位，並與新竹縣新豐、湖口、竹北、竹東及苗栗之竹南、頭份形成一戶籍人口達 57 萬人(約佔竹竹苗行政區域總人口 38%)的集約發展區；區內涵括新竹縣、市之行政中心，亦為竹竹苗地區三級產業及新竹科學園區、新竹科學園區(竹南基地)、新竹工業區及台元科技園區等重要產業園區聚集的核心(如圖 4-2 所示)。

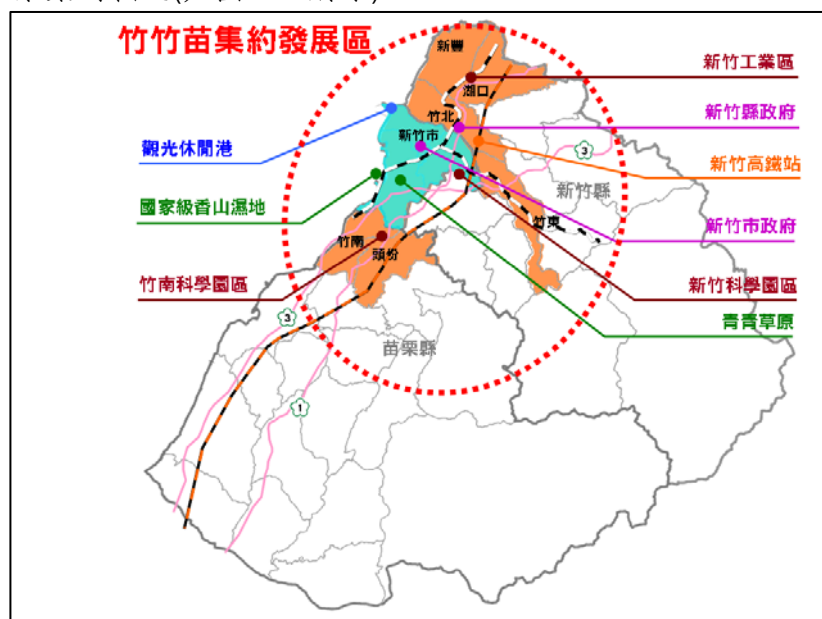


圖 4-2 竹竹苗集約發展區示意圖

1.頭前溪附近地區成長中心

新竹市北以頭前溪附近地區與新竹縣竹北市相鄰，並與既有市中心區之發展發展互動日益頻繁，不論產業、居住、公共設施之需求皆大幅度地提升；更在長程交通樞紐高鐵新竹站的帶動下，因快速陸運輸路網提供之高可及性與機動性直接且快捷的與北部、中部生活圈相接，強化現有產業及生活核心之聚集。

2.南香山附近地區成長中心

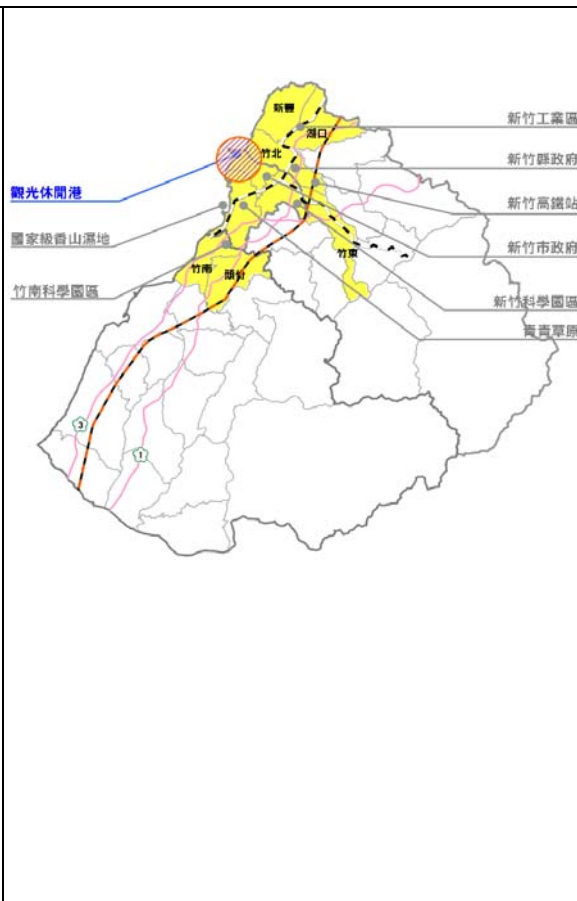
新竹市南以香山地區充沛的自然景觀遊憩資源與苗栗縣竹南鎮新竹科學園區(竹南基地)相鄰，顯見新竹市南香山地區未來以景觀遊憩及優質生活區為號召之發展潛力。

The figure consists of two maps of Hsinchu City, Taiwan, illustrating different growth centers. The top map, titled '1.頭前溪附近地區成長中心' (Growth Center near the Headwaters of the Touqian River), shows a shaded orange area in the northern part of the city, centered around the headwaters of the Touqian River. This area is labeled '北部生活圈' (Northern Life Circle). The bottom map, titled '2.南香山附近地區成長中心' (Growth Center near Nanshan), shows a shaded green area in the southern part of the city, centered around the Xiangshan area. This area is labeled '南部生活圈' (Southern Life Circle). Both maps include labels for various locations and features: '新竹' (Hsinchu), '竹北' (Zhubei), '竹南' (Zhunan), '新竹縣政府' (Hsinchu County Government), '新竹市政府' (Hsinchu City Government), '新竹科學園區' (Hsinchu Science Park), '新竹工業區' (Hsinchu Industrial Zone), '新竹高鐵路站' (Hsinchu High-Speed Rail Station), '觀光休閒港' (Tourism and Leisure Port), '國家級香山濕地' (National-level Xiangshan Wetland), '竹南科學園區' (Zhunan Science Park), and '新竹科學園區' (Hsinchu Science Park). The maps also show major roads and the Keelung River.

3.新竹漁港附近地區成長中心

新竹市原配合中央「黃金十年-國家願景」、「新竹漁港轉型直航計畫」、「兩岸小額貿易區先行試營運的藍色快遞通道計畫」等政策，推動「新竹漁港內劃設客貨運專用區域作為兩岸直航港口」案，並經行政院103年10月17日院臺交字第1030060898號函原則同意在案，積極計畫轉型為「觀光科技港」，發展成為兩岸科技經貿物流暨創新科技交流運籌中心、桃竹苗大宗散貨進出港與儲運中心、兩岸觀光遊憩港服務直航港等，惟目前暫緩辦理。

配合目前市府政策係朝向轉型發展為「觀光休閒港」，並提出「漁人碼頭計畫」。



上述三成長中心間之交互影響，以「頭前溪附近地區成長中心」為驅動新竹市住、商、工等持續成長的主要動能，且「南香山附近地區成長中心」因配合新竹科學園區(竹南基地)及鄰近國道交流口之便利性，順勢成為科學園區之發展腹地，主要提供優質住宅及景觀遊憩等機能；「新竹漁港附近地區成長中心」則將因轉型為觀光休閒港，為新竹地區之觀光產業發展注入新動能。是故新竹市應利用其區位特性，強化與新竹縣竹北、竹東地區及苗栗竹南、頭份等地區之串聯關係，提高區域成長動能。

第四節 都市空間發展指認

新竹市係一省轄市，依 83 年行政院函示新竹市應朝整併為一都市計畫之政策方向，可知新竹市應無涉及城鄉發展模式之規劃，本節改以「空間發展指認」說明如後。依循前述以市政發展願景、空間規劃策略及區域發展定位為基礎之空間發展指導，新竹市區域計畫應透過空間發展結構指認環境敏感地區及開發區位(新訂或擴大都市計畫、開發利用申請設施型使用分區變更區位)，指認流程如圖 4-3 所示。

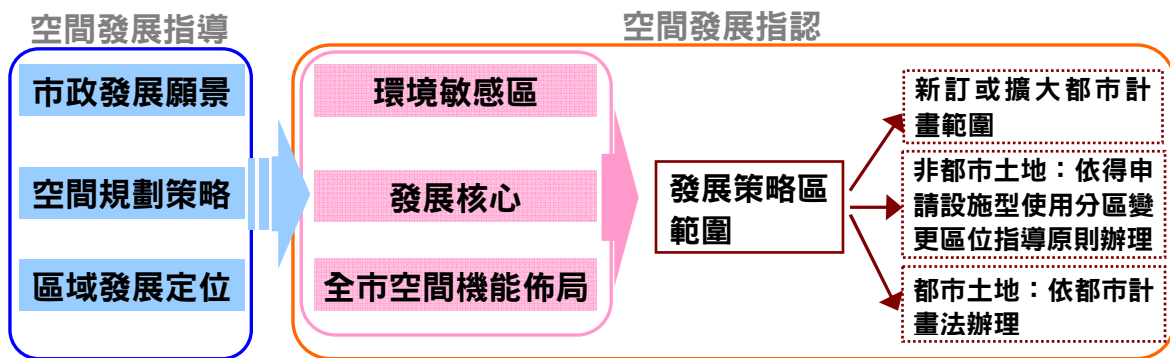


圖 4-3 空間發展指認流程圖

故本案首依土地資源特性劃分「環境敏感地區」(包括天然災害敏感、生態敏感、文化景觀敏感、資源生產敏感及其他等 5 類 51 項)，並區分為以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則的「一級環境敏感區」；以及需考量容受力兼顧保育與開發，加強管制規範該類土地開發「二級環境敏感區」。

其次為有效利用既有資源及產業外溢效果並提供都市及產業發展所需之支援服務，應將既有之空間資源及未來發展潛力點指認為「發展核心」(包括觀光發展核心、產業發展核心、學術教育發展核心、TOD 發展核心、文創展演核心及兩岸直航發展核心等六大類發展核心)；續依空間發展結構指認全市空間機能佈局之各類「發展區」(包括休閒及生活發展區、商業及行政發展區、科技產業發展區、商務發展區及港埠發展區等五大區)。

最後則視地方發展需求加以指認「發展策略區」(包括住宅發展策略區、產業發展策略區及觀光發展策略區)，藉指認空間結構及具體的開發規劃，以實踐成長管理機制及 TOD 導向式發展，作為後續開發引導之依據。其中發展策略區可能位於都市土地或非都市土地，為達計畫引導開發之目的，位於既有都市計畫範圍或新訂都市計畫指認範圍內之發展策略區應採都市計畫相關程序，循都市計畫法辦理新

訂都市計畫、通盤檢討或個案變更；位於非都市計畫地區之區位可依「全國區域計畫(102.10)」之指導，指認為「得申請設施型使用分區變更區位」。

一、環境敏感區分布概況

新竹市第 1 級及第 2 級環境敏感區分布概況如圖 4-4 所示，其中第 1 級環境敏感區主要分布於香山濕地、頭前溪沿岸地區及頭前溪出海口之南寮漁港周邊，主要為河川區域、野生動物重要棲息環境及野生動物保護區，其餘則為點狀零星散佈於全市各區的古蹟；第 2 級環境敏感區幾乎遍佈全市，主要為山坡地、自來水質水量保護區及淹水潛勢地區等，故未來開發時應特別注意邊坡維護、避免於坡度陡峭地區從事建築開發、汙水處理及排水減洪等措施。(各級環境敏感區內之環境敏感類型與項目細目請見第三章第一節之「四、環境敏感地區與歷史重大災害」)。

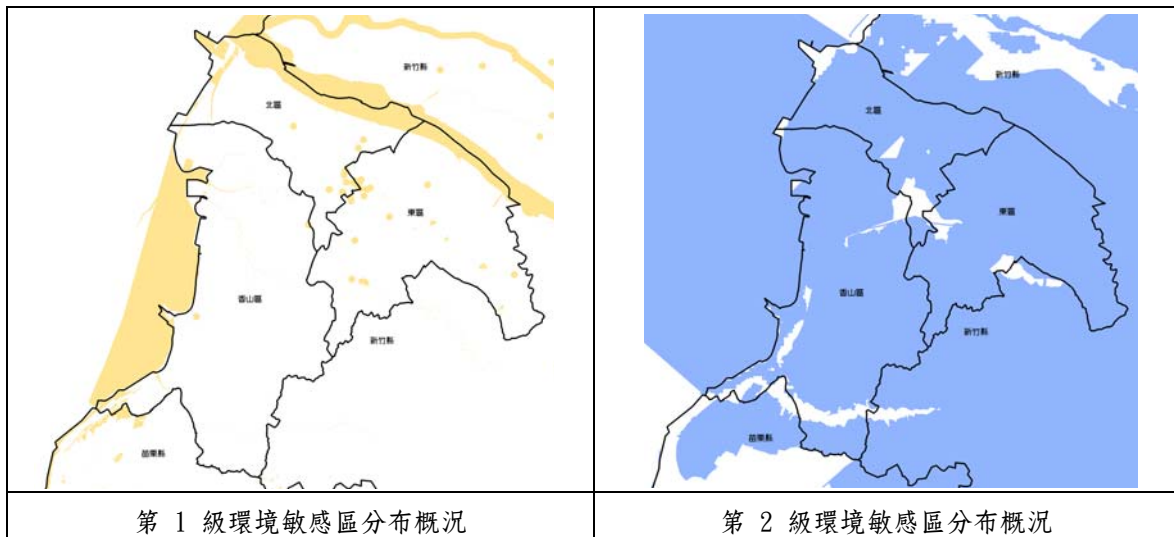


圖 4-4 環境敏感區分布概況圖

二、發展核心指認

本案依既有之空間資源或未來發展潛力點指認為發展核心，其中包括觀光發展核心、產業發展核心、學術教育發展核心、TOD 發展核心、文創展演核心及休閒港埠發展核心等六大類發展核心。

(一)觀光發展核心

考量「自然景觀特色」係國內旅遊觀光吸引力的首要因素（依「中華民國100年國人旅遊狀況調查」顯示，國人最喜歡的遊憩活動及主要從事的遊憩活動皆以「自然賞景活動」的比例最高(分別為41%及60%)最高），故本案觀光發展核心之指認以新竹市之自然景觀資源為主，包括頭前溪沿岸、十八尖山、青草湖、青青草原、香山牧場、港南濱海地區、海山漁港及南十八尖山等，其分布區位以香山丘陵地區為主，其次則為新竹市濱海之17公里海岸線。



(二)產業發展核心

指認新竹科學園區為產業發展核心，為新竹市最重要的產業群聚區位。



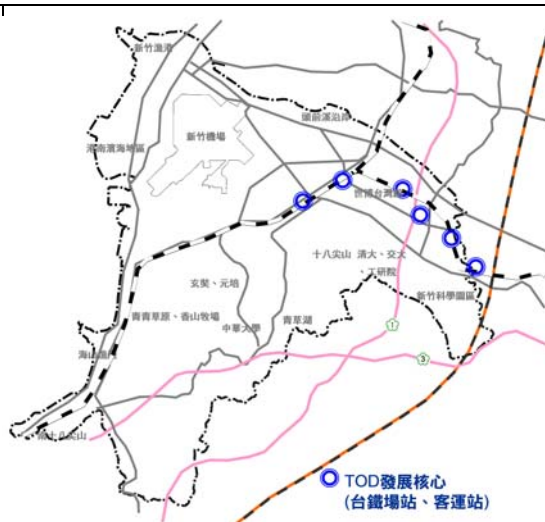
(三)學術教育發展核心

指認工研院及清大、交大、中華、玄奘、元培等多所大學所在地為學術教育發展核心，為新竹市重要的創研能量來源。



(四)TOD 發展核心

TOD 發展核心之指認包括台鐵車站周邊及國道一號公道五交流道旁之國道客運轉運站(規劃中)，其中台鐵各站包括西部幹線上之北新竹站、新竹站及內灣(六家)支線上之新莊站、千甲站、竹中站(位於新竹縣、市交界)，鼓勵與綠色交通整合並讓車站周邊土地朝高密度、多元化使用。



(五)文創展演核心

指認客家展演中心為文創展演核心。



(六)休閒港埗發展核心

新竹漁港刻正積極計畫轉型為「觀光休閒港」，故指認新竹漁港為休閒港埗發展核心。



三、全市發展空間佈局

本案依新竹市之空間發展結構指認全市空間機能佈局，包括休閒及生活發展區、商業及行政發展區、科技產業發展區、商務發展區及港埠發展區等五大區。

(一)休閒及生活發展區

1.分布區位：頭前溪河岸、17 公里海岸線及香山丘陵地區。

2.發展趨勢及環境特性說明

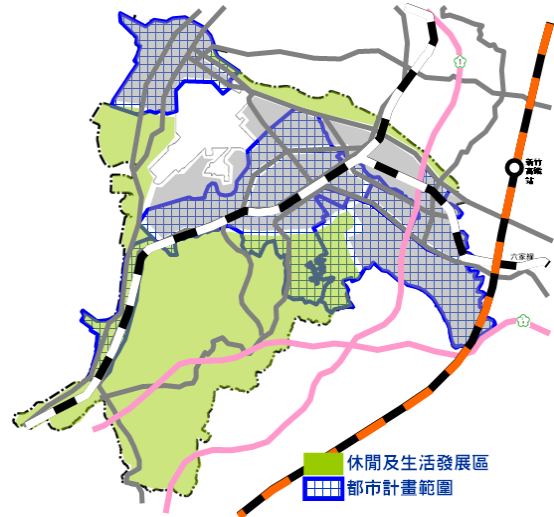
- (1)以現有 17 公里海岸，整合串聯頭前溪河岸及香山丘陵之景觀遊憩環境。
- (2)以香山交流道附近地區及機場附近地區之既有聚落為核心，優先指認為新訂都市計畫地區。
- (3)以保育為優先的發展區。

3.上位計畫指導內容

- (1)各類環境敏感地區應採分區分級管理(國土空間發展策略計畫)。
- (2)沿海地區應改善沿海生物棲地環境，建構濱海綠色廊道(國土保安及復育計畫)。
- (3)劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理(變更一通、全國區域計畫)。
- (4)加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災(全國區域計畫)。
- (5)落實成長管理措施、指定城鄉發展優先次序，以新訂或擴大都市計畫區優先於非都市土地開發許可案件地區(變更一通、全國區域計畫)。

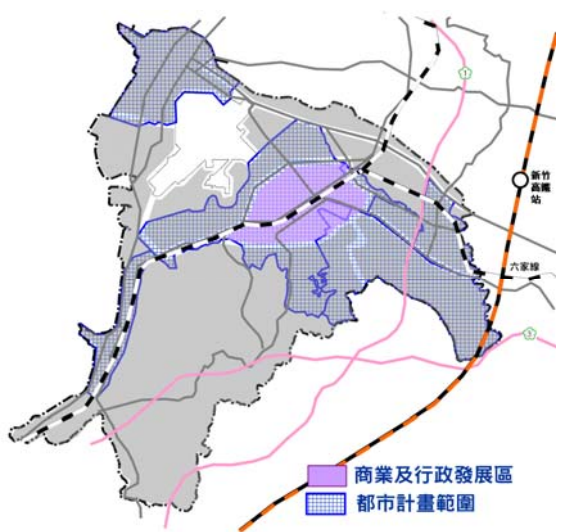
4.主要涉及之現行都市計畫範圍

- (1)新竹市(朝山地區)都市計畫。
- (2)部分新竹(含香山)都市計畫。



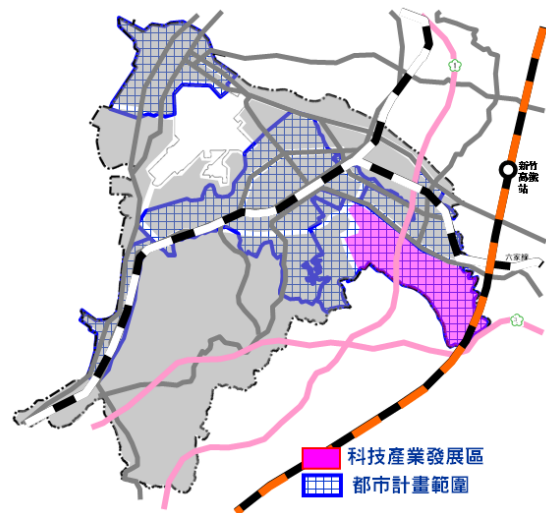
(二)商業及行政發展區

- 1.分布區位：新竹市中心區。
- 2.發展趨勢及環境特性說明：以維持市中心商業區及行政辦公機能為主。
- 3.上位計畫指導內容
 - (1)應於高鐵特定區與舊市區間之運輸軸線佈設集約、混合使用的發展單元，將西部走廊的發展壓力引導至高鐵與公共運輸的服務範圍內(國土空間發展策略計畫)。
 - (2)落實成長管理措施、指定城鄉發展優先次序，以都市計畫整體發展地區為第一優先、推動都市更新地區為第二優先、都市計畫農業區為第三優先(變更一通、全國區域計畫)。
 - (3)檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展(全國區域計畫)。
- 4.主要涉及之現行都市計畫範圍
 - (1)新竹(含香山)都市計畫。
 - (2)新竹科技特定區計畫。



(三)科技產業發展區

- 1.分布區位：新竹科學園區範圍。
- 2.發展趨勢及環境特性說明：以維持園區發展需求為主。
- 3.上位計畫指導內容
 - (1)整合產業發展需求，提生產業發展競爭力(全國區域計畫)。
 - (2)檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展(全國區域計畫)。
- 4.主要涉及之現行都市計畫範圍：
 - (1)新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)。



(四)商務發展區

1.分布區位：頭前溪沿岸附近地區、公道五兩側、機場周邊、香山工業區及附近。

2.發展趨勢及環境特性說明：本區應以支援園區及市中心發展之商務需求為主，且以千甲站為核心，優先指認公道五兩側及中華路兩側地區為新訂都市計畫地區。

3.上位計畫指導內容

(1)應於高鐵特定區與既有市中心區間之運輸軸線佈設集約、混合使用的發展單元，將西部走廊的發展壓力引導至高鐵與公共運輸的服務範圍內(國土空間發展策略計畫)。

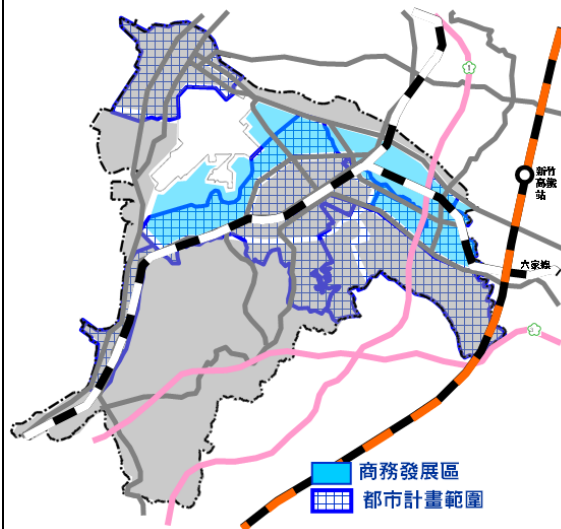
(2)新竹縣市未來空間上主要發展將引導集中於科技發展地區，創造一個居住與工作均衡的生活環境，並提供以大眾運輸系統為主的交通系統，連接科技發展地區及生活服務地區內各級活動發展中心(國土綜合發展計畫)。

(3)落實成長管理措施、指定城鄉發展優先次序，以新訂或擴大都市計畫區優先於非都市土地開發許可案件地區(變更一通、全國區域計畫)。

4.主要涉及之現行都市計畫範圍

(1)高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)。

(2)新竹(含香山)都市計畫。



(五)港埠發展區

- 1.分布區位：新竹漁港附近地區。
- 2.發展趨勢及環境特性說明：配合新竹漁港轉型為「觀光休閒港」，應配合留設所需之港埠發展空間。
- 3.主要涉及之現行都市計畫範圍：
 - (1)新竹漁港特定區計畫。

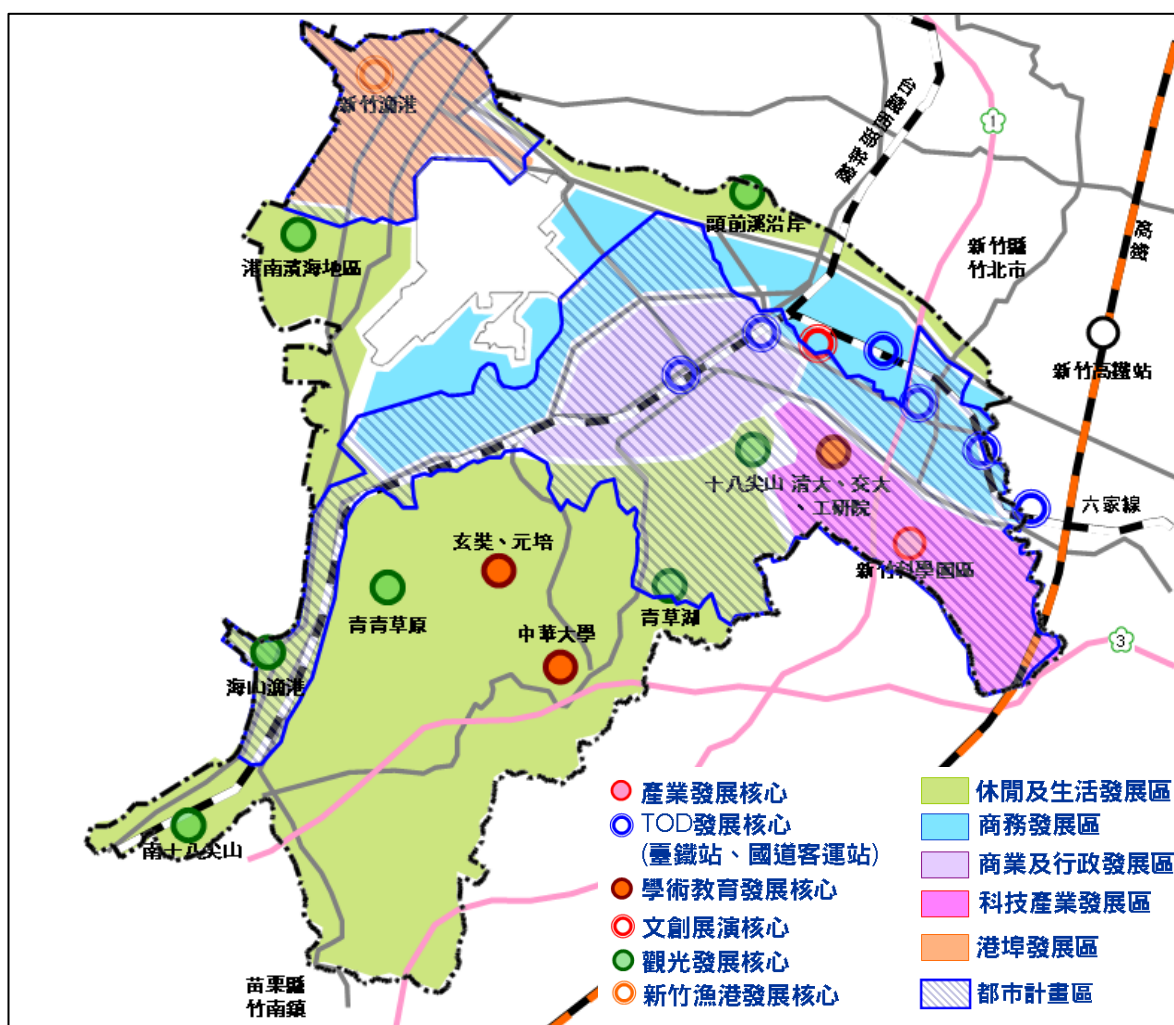
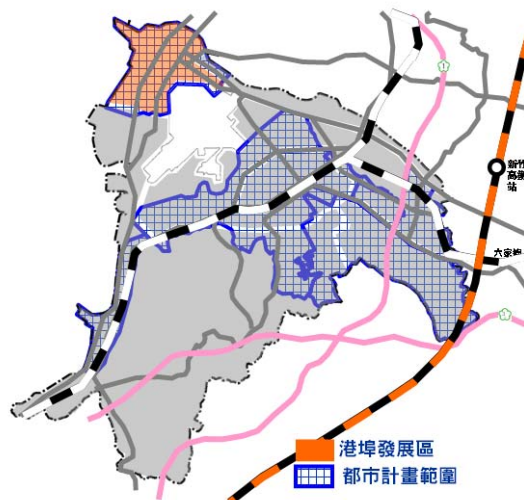


圖 4-5 全市發展空間機能佈局示意圖

四、發展策略區指認

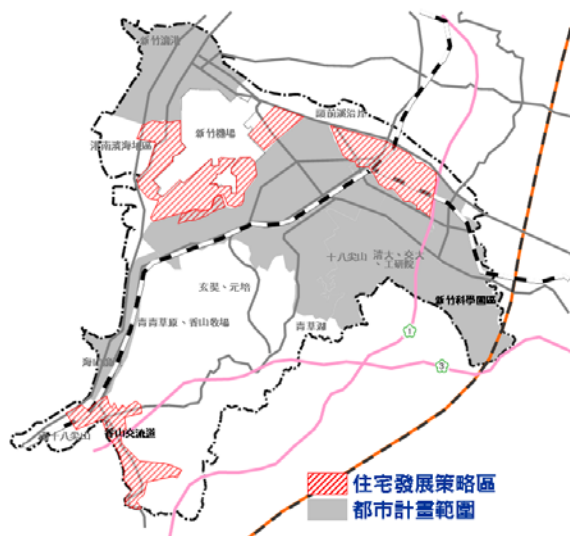
依前開案例啟示，本計畫應透過空間發展結構指認發展策略區，藉指認空間結構及具體的開發規劃，合理引導香山丘陵之開發壓力、釋出都市邊緣不適農業使用地區或保護區平坦區塊，以實踐成長管理機制及 TOD 導向式發展，並提供足量的住宅及商務發展用地並營造吸引產業留駐的產業環境，維持新竹市之人口及產業成長動能。

惟本案所指認之發展策略區可能位於都市土地或非都市土地，為達計畫引導開發之目的，位於既有都市計畫範圍或新訂都市計畫指認範圍內之發展策略區應採都市計畫相關程序，循都市計畫法辦理通盤檢討、個案變更或新訂都市計畫；位於非都市計畫地區或未指認為新訂都市計畫範圍之發展策略區可依「全國區域計畫(102.10)」之指導，指認為「得申請設施型使用分區變更區位」。

(一) 住宅發展策略區

考量新竹市人口成長力道甚鉅，本案依據以下原則指認住宅發展策略區，以有效引導新竹市之住宅開發。

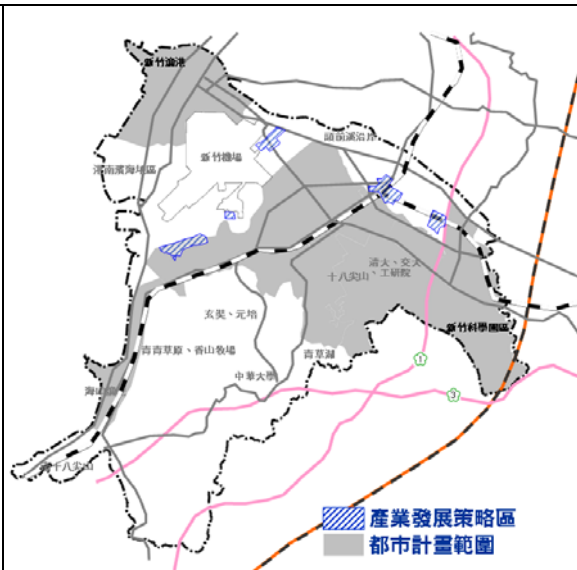
1. 因應舊市區成長需求、鼓勵 TOD 導向式發展並有效引導都市邊緣農業區有序釋出，指認頭前溪附近地區、機場附近地區、新竹(含香山)都市計畫範圍內農業區等為住宅發展策略區，主要分布於商務發展區內。
2. 因應香山丘陵地區既有社區發展需求並引導開發，指認香山交流道附近地區為住宅發展策略區，主要分布於休閒及生活發展區內。



(二)產業發展策略區

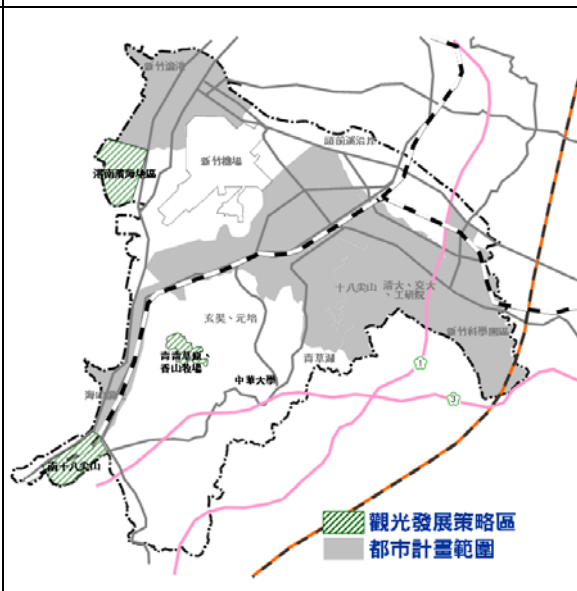
考量新竹市產業發展所需，本案依據以下原則指認產業發展策略區：

1. 因應北台及竹市產業政策，指認機場附近地區為產業發展策略區(包括食品生技園區及其他產業用地)。
2. 為提供足量的商務服務用地，鼓勵引入生產者服務業以營造吸引產業留駐新竹市，強化科學園區外溢效果，指認頭前溪沿岸地區、浸水地區、機場附近地區等為產業發展策略區，主要分布於商務發展區內。



(三)觀光發展策略區

為發揚新竹市豐饒的景觀遊憩資源且明確引導觀光資源之挹注，本案指認港南濱海地區、青青草原與香山牧場範圍及南十八尖山為觀光發展策略區，主要分布於休閒及生活發展區內。



第五節 整體空間發展佈局構想

依循前述章節對新竹市發展脈絡、上位計畫及相關案例之回顧，新竹市在未來都會區的角色分工上，將持續以人文、生態、產業、創新為主要發展方向，提升新竹市整體區域競爭優勢。爰此，本案為構築「竹塹 2026 科技首都－健康、科技、樂活的宜居家園」發展願景，依序透過土地資源特性及空間機能分析，指認出「環境敏感區」、「地方成長中心」、「發展核心及發展區」及「發展策略區」等各種空間發展佈局。

詳細空間發展佈局構想綜整說明如下表所示。

表 4-4 空間發展佈局整體構想綜整說明表

成長中心		發展核心及發展區指認區位示意圖	發展策略區指認區位示意圖	說明
頭前溪附近地區成長中心				1. 因新竹市既有市中心區、科學園區及鄰近長程交通樞紐高鐵新竹站交互帶動之影響，「頭前溪附近地區成長中心」享有產業群聚及快速陸運輸路網之高可及性與機動性等優勢，不僅與竹北地區的都市發展互動日益頻繁，且可快捷的與北部、中部生活圈相接，不論產業、居住、公共設施之需求皆大幅度地提升。 2. 為營造吸引產業與人才駐居之環境，本案參考加州山景城案例，除指認既有之產業發展核心(科學園區)、學術教育發展核心(清大、交大及工研院)、觀光發展核心(頭前溪沿岸、十八尖山及青草湖)之外，亦指認台鐵沿線車站(新竹站、北新竹站、新莊站、千甲站、竹中站)及國道客運轉運站(規劃中)為 TOD 發展核心；並於商業及行政發展區及科技發展區外圍指認商務發展區與住宅、產業發展策略區，以引導生產者服務業進駐並提供足量之住宅用地。
				1. 「南香山附近地區成長中心」係依香山地區充沛的自然景觀遊憩資源，及與鄰近新竹科學園區(竹南基地)之地理鄰近性所指認。 2. 考量香山地區幾乎為山坡地所遍布，為導引南香山附近地區成長中心有序發展，本案指認 3 處觀光發展核心及 2 處學術教育發展核心；並於發展核心周邊分別依其需求，指認相關之住宅或觀光發展策略區，以充分發揚發展核心之優勢。
				1. 「新竹漁港附近地區成長中心」係配合新竹漁港之轉型所指認，為提供新竹漁港轉型「觀光休閒港」所需之觀光產業及住商發展腹地。 2. 本案指認 1 處休閒港埠發展核心及 1 處觀光發展核心，並於新竹漁港特地區南側之港南濱海地區指認為觀光產業策略區，以及於新竹機場以西非都市土地範圍指認為住宅發展策略區。

第五章 區域性部門計畫

第一節 區域性產業發展計畫

一、目標及願景

新竹市自民國 69 年新竹科學工業園區設立以來，與周邊協力支援單位(如工業技術研究院、清大、交大等)之合作，成為臺灣西部科技走廊重要之一環，亦為北臺區域合作平台向下產業發展不可或缺的要角，為延續此定位，未來在產業發展上，應強化區域產業核心要角，如何使高科技製造業及生產者服務業更為扎實健全，爰以「強化區域產業核心機能」作為本部門之目標。

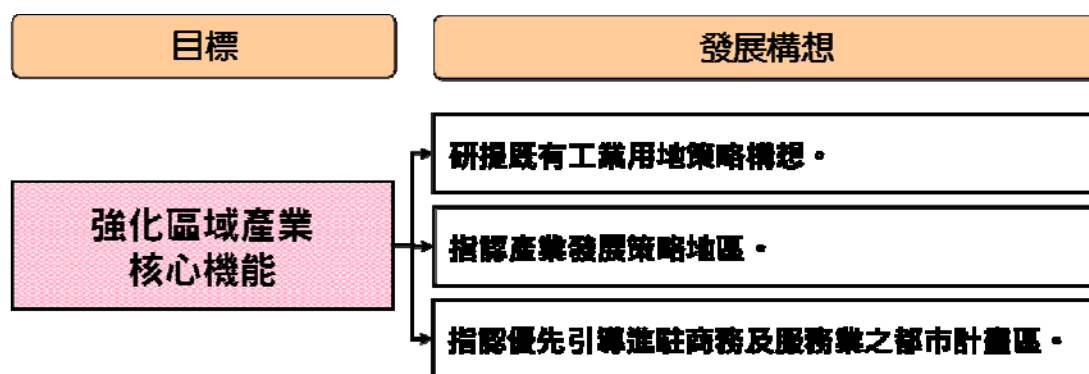


圖 5-1 新竹市產業發展部門計畫目標及發展構想示意圖

二、發展預測

(一)工商及服務業用地需求預測

1.目標年製造業用地需求

依據經濟部 105 年 1 月 4 日經授工字第 10420432070 號函，北部區域推估 101-109 年產業用地需求約 1,282 公頃，其中新竹市約 57.57 公頃，推估至 105 年為 31.98 公頃、115 年為 95.95 公頃，故 105-115 增量約 63.97 公頃。

表 5-1 新竹市工業用地需求推估表

項目	面積(公頃)
民國 101~109 年產業用地需求增量(a)	57.57
平均年用地需求增量(b=a/9)	6.40
民國 105 年產業用地需求(c=b*5, 5 為 101~105 年間)	31.98
民國 115 年產業用地需求增量(d=b*15, 15 為 101~115 年間)	95.95
民國 105~115 年增量(e=d-c)	63.97

2.目標年服務業用地需求

本計畫以民國 90、95、100 年工商及服務業普查服務業用地發展概況，推估目標年用地需求；本計畫建立二種情境(優勢產業及其他具用地需求產業)，符合其中一種即視為有用地需求產業，遴選之結果如表 3-31：

(1)優勢產業：該產業民國 90-100 年生產總額正成長，並大於桃竹竹苗地區，且使用土地面積呈正成長，即為具相對成長優勢產業(圖 3-28 之 IV、V、VI 區產業)。

(2)其他具用地需求產業：除前項優勢產業外，於民國 90-95 年生產總額及使用土地面積皆呈正成長產業，仍視為具用地需求產業。

表 5-2 新竹市服務業用地需求產業綜整表

項目	優勢產業(新竹市 v. s. 桃竹竹苗地區生產總額)			其他具用地需求產業
	高度成長	中度成長	低度成長	
服務業	- 醫療保健服務業 - 資訊及通訊傳播業	- 運輸倉儲及通信業 - 支援服務業	- 不動產業 - 專業科學及技術服務業 - 住宿及餐飲業	批發及零售業

註：1.民國 100 年工商及服務業普查報告無使用土地面積資料，爰遴選用地需求產業採 90、95 工商及服務業普查報告資料分析之。

2.屬相對高度成長之「藝術娛樂及休閒服務業」，因於 90-95 年用地面積下降，故非屬用地需求產業。

資料來源：民國 90、95、100 年工商及服務業普查報告，本計畫整理。

本計畫續依據前開產業民國 90-95 年用地增量推估至民國 115 年之用地需求，結果如表 5-3 所示，新竹市目標年民國 115 年服務業用地面積需求為 118.92 公頃

表 5-3 新竹市服務業產業用地需求預測表

產業別		年底使用土地面積(平方公尺)			115 年用地需求(A×4)	
		90 年	95 年	90-95 年 增量(A)	面積 (平方公尺)	面積 (公頃)
服務業	醫療保健服務業	64,046	86,856	22,810	91,240	9.12
	資訊及通訊傳播業	81,962	105,884	23,922	95,688	9.57
	運輸及倉儲業	1,173,751	1,335,192	161,441	645,764	64.58
	支援服務業	20,139	55,563	35,424	141,696	14.17
	不動產業	30,931	37,668	6,737	26,948	2.69
	專業科學及技術服務業	15,414	135,502	122,088	488,352	48.84
	住宿及餐飲業	146,552	206,020	59,468	237,872	23.79

產業別		年底使用土地面積(平方公尺)			115 年用地需求(A×4)	
		90 年	95 年	90-95 年 增量(A)	面積 (平方公尺)	面積 (公頃)
	批發及零售業	620, 970	661, 378	40, 408	161, 632	16. 16
	合計	2, 153, 765	2, 624, 063	472, 298	1, 889, 192	188. 92

資料來源：民國 95 年工商及服務業普查報告，本計畫整理。

3.目標年製造業用地供需

新竹市目前都市計畫工業區面積合計約 176.06 公頃，其作工業使用比率約 49.20%，其餘尚未利用或已作其他使用土地面積雖達 89.44 公頃，惟都市計畫工業區多屬早期劃設，因考量交通成本因素，多規劃於市區內交通便捷中心地區，加上多數都市計畫工業區土地權屬為私有且土地分散或細碎，整合難度較高，部分土地亦因缺乏細部計畫道路而成為裡地，造成土地部分閒置。且近年土地成本上漲，位屬市區之工業區整體交易市價約介於 15~25 萬元/坪，已有偏高現象，且已接近其周邊住宅區整體交易市價(約介於 15~50 萬元/坪之間)；又工廠多須大塊方整土地興建廠房，導致廠商購地成本過高，影響設廠意願。

再者，如廠商於都市計畫工業區，多屬個別設廠，除需自行負擔公共及服務設施、污水處理廠興建維管及成本，尤以位於頭前溪水系自來水水質水量保護區之都市計畫更高，且無管理中心統一維護管理，以致建廠成本非常高。

爰此，相較於新竹科學工業園區及鄰近新竹縣之報編工業區，廠商進駐本市之都市計畫工業區除土地取得費用較高外，尚另需自行負擔污水處理設備等公共設施等成本，導致所需之設廠成本遠高於新竹科學工業園區及鄰近新竹縣之報編工業區，無法達到設廠經濟效益，較不適續作工業發展。

綜上，目前都市計畫工業區非作工業使用面積雖達 89 公頃，並不代表可直接供給 89 公頃之工業區，因現況除部份已作住商或其他非工業使用外，其餘土地多零星分散各處且因位於市區而地價高昂，製造業廠商進駐之可能性甚低，故前開 89 公頃工業區，似多數工業區均已無法再作工業使用，應妥適考量其轉型為非工業使用(商務服務或產業服務業)之可能性。

故因應 115 年產業用地仍有 63.97 公頃之增量需求，除依新竹市產業發展政策優先引導至優先保留持續供產業發展利用之都市計畫工業區

(包括鄰近竹科竹南基地之新竹市(朝山地區)都市計畫南側閒置工業區約 17.93 公頃、新竹漁港特定區之工業區約 5.17 公頃)外，另配合北臺發展平台產業政策於新訂機場附近地區都市計畫引入食品生技園區產業用地(約 5.6 公頃)及另依市府產業政策於新訂機場附近地區都市計畫引入其他產業用地(約 26 公頃)，合計約可提供 54.7 公頃之產業用地，先透過本計畫劃設「產業發展策略地區」供其進駐，未來再於本市都市計畫通盤檢討或與鄰近新竹縣跨縣市共同檢討提供足夠之產業用地，逐年檢討以符合本市 115 年 63.97 公頃產業用地之增量需求。

4.目標年服務業用地供需

因應人口及產業群聚衍生生產服務業需求，指認都市計畫區及新訂都市計畫區之商業區、商務專用區、科技產業專用區、產業服務專用區、科技商務區優先引導生產者服務業進駐。

三、課題分析

課題一：新設產業用地應提出空間指認原則，因應產業用地需求及空間合理發展。

說明：依據前述預測分析，新竹市製造業至民國 115 年產業用地需求為 63.97 公頃，除依新竹市產業發展政策優先引導至優先保留持續供產業發展利用之都市計畫工業區(如新竹(含香山)都市計畫屬台玻、華夏公司等所在之工業區、新竹市(朝山地區)都市計畫南側工業區、新竹漁港特定區之工業區)外，另配合北臺發展平台產業政策於新訂機場附近地區都市計畫引入之食品生技園區及依市府產業政策引入其他產業用地等，透過本計畫劃設「產業發展策略地區」供其進駐，透過「產業發展策略地區」劃設原則之建立，引導產業合理空間發展。

課題二：部分都市計畫工業區使用率偏低，應配合產業政策或城鄉發展趨勢檢討。

說明：新竹市部分都市計畫工業區使用率偏低，約介於 37%~77%，主係因都市計畫工業區多屬早期劃設，大部分位於交通方便之市中心區，地價偏高，不符廠商建廠成本，且土地權屬皆為私有且土地利用分散或細碎不具規模，整合難度高，部分土地亦因缺乏細部計畫道路而成為裡地，又因公共設施、設備負擔成本高而尚未完備，不利於廠商進駐利用，導致

面臨閒置及現況已開發為非工業使用，已不符都市發展趨勢，且無法滿足未來產業用地開發效益及廠商實際需求，故亟需面臨轉型變更使用。

四、空間發展策略

(一)研提既有工業用地策略構想

新竹市既有產業用地包含科學園區及都市計畫工業區，其中科學園區已全數出租完畢，都市計畫除新竹交流道特定區(新竹市部分)外，其他都市計畫工業區部分尚未完全利用完畢，主係因多為早期劃設，土地權屬皆為私有且土地利用分散或細碎不具規模，整合難度高，部分土地亦因缺乏細部計畫道路而成為裡地，或因公共設施、設備負擔成本高而尚未完備，不利於廠商進駐利用，導致面臨閒置及現況已開發為非工業使用，已不符都市發展趨勢及未來產業用地開發效益及廠商實際需求。未來都市計畫工業區發展策略，建議如下：

1.優先保留持續供產業發展利用

- (1)都市計畫工業區使用率高且現況營運良好者，應優先保留維持產業發展利用，如新竹交流道特定區(新竹市部分)、新竹(含香山)之香山工業區屬台玻、華夏公司等所在之工業區等。
- (2)都市計畫工業區位於產業群聚核心地區，應透過都市計畫工業區整體開發方式，加速土地整合利用，如新竹漁港特定區工業區(鄰近新竹漁港)、新竹市(朝山地區)都市計畫南側工業區(鄰近新竹科學園區竹南基地)等。

2.轉型供其他發展利用

都市計畫工業區如為配合中央或地方重大建設及整體都市發展、或缺乏產業規模且作工業使用之土地面積比例偏低等已不適維持工業使用地區、或是現況已發展但作住宅、商業、其他使用或申請省施行細則第18條工業區容許使用等非工業利用之工業區，建議皆應透過都市計畫檢討變更，如新竹(含香山)都市計畫之東側地區細計、市中心地區細計及部份香山地區細計工業區等。

(二)指認產業發展策略地區

1.製造業空間發展策略

新竹市產業朝向以科學工業園區及周邊學研機構(工業技術研究院、

清大及交大)研發、生產核心技術基礎，形塑之產業核心聚集經濟潛力規模已超越新竹市轄區範圍，因此，本計畫將全市納入產業發展範圍。

經環境資源、成長管理條件之檢視後，指認產業發展策略地區，並依據全國區域計畫之指導，採納入新訂或擴大都市計畫方式辦理。

2.服務業空間發展策略

因應人口及產業群聚衍生生產服務業需求，指認都市計畫區及新訂都市計畫區之商務專用區、產業專用區、產業服務專用區等優先引導生產者服務業進駐。

五、具體空間發展構想

本計畫指認 4 處產業發展策略地區(分布區位圖 5-2 所示)：1.新竹機場南側非都市土地(食品生技園區) (面積 5.6 公頃)、2.新竹機場東側非都市土地(產業及商務專用區) (面積約 26 公頃)、3.頭前溪南側非都市土地(商務專用區) (面積合計約 67 公頃)、4.新竹(含香山)都市計畫農業區(浸水地區商務專用區) (面積約 56 公頃)；其中第 4 處因位屬現行都市計畫區，應循都市計畫通盤檢討程序辦理，第 1 處、第 2 處及第 3 處因位屬本案指認之新訂都市計畫範圍，故納入新訂都市計畫作業辦理。

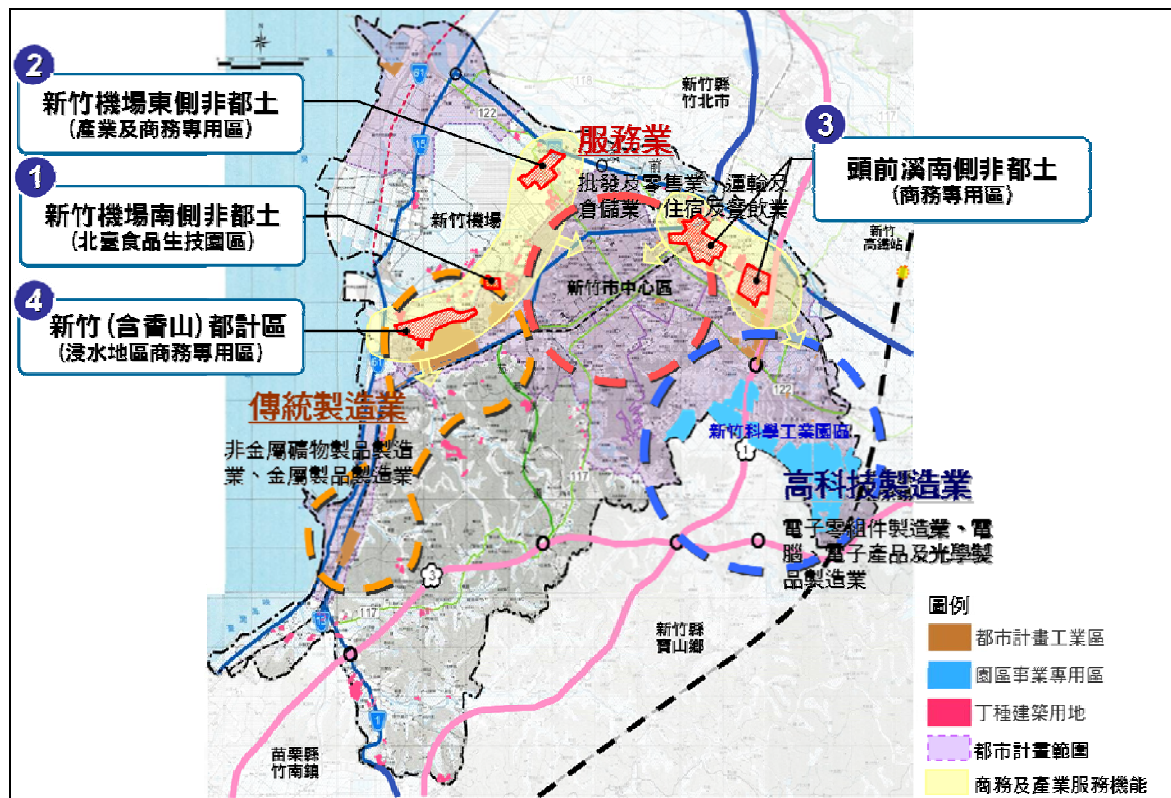


圖 5-2 產業發展策略地區分布示意圖

第二節 區域性觀光遊憩計畫

一、目標及願景

新竹市觀光資源多元豐富，惟未能有效整合發展整體觀光，爰配合觀光發展，應以「加強新竹觀光整體形象」為部門目標，並勘選適宜之區位指認設施型使用分區(以觀光遊憩機能為主)，期能發揮核心據點功能，串聯觀光資源，提升整體觀光環境，並加強住宿設施之供給。

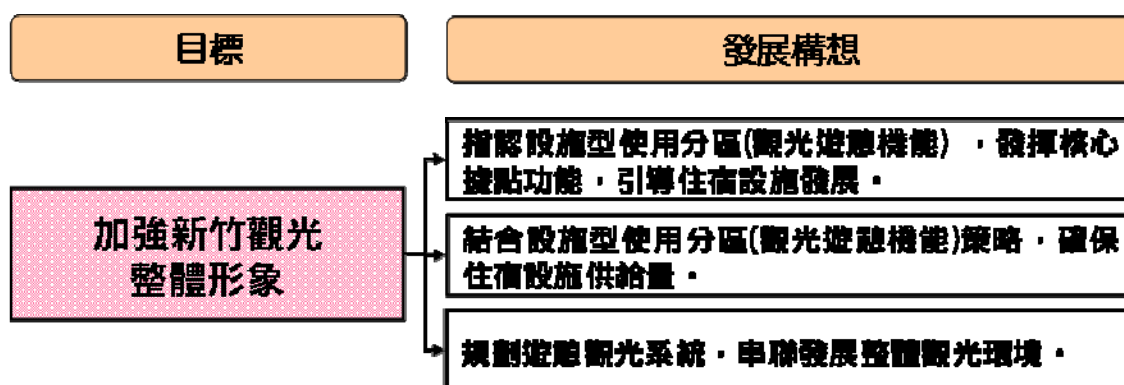


圖 5-3 新竹市觀光遊憩發展部門計畫目標及發展構想示意圖

二、發展預測

(一)新竹市民國 115 年觀光遊憩人次推估

1. 民國 115 年國內觀光遊憩人次

以行政院經濟建設委員會「中華民國 2012 年至 2060 年人口推計」中華民國 115 年臺灣 12 歲以上人口 21,374,972 人為基數，並依據交通部觀光局「國人旅遊狀況調查」之近年國人全年平均旅遊次數，依其平均成長率 0.15 次設定民國 115 年國人全年平均旅遊次數將達 8.94 次，推算民國 115 年國內觀光遊憩總人次，再以近 10 年至新竹市觀光人次佔全臺之比例平均 1.44% 分派，推得民國 115 年新竹市觀光遊憩人次為 2,752,344 人。

表 5-4 新竹市至民國 115 年國內觀光遊憩人次推估表

年度	臺灣地區人口(人)	國民平均旅遊次數(次)	新竹市占臺灣地區旅遊人次比例(%)	新竹市全年觀光遊憩人次(人)
102	20,877,285	7.02	1.44%	2,109,842
103	20,975,399	7.17	1.44%	2,164,460
104	21,051,705	7.31	1.44%	2,217,199

年度	臺灣地區人口(人)	國民平均旅遊次數(次)	新竹市占臺灣地區 旅遊人次比例(%)	新竹市全年觀光 遊憩人次(人)
105	21, 115, 462	7. 46	1. 44%	2, 268, 916
106	21, 165, 643	7. 61	1. 44%	2, 319, 416
107	21, 210, 622	7. 76	1. 44%	2, 369, 549
108	21, 250, 996	7. 91	1. 44%	2, 419, 349
109	21, 280, 887	8. 05	1. 44%	2, 468, 106
110	21, 303, 134	8. 20	1. 44%	2, 516, 088
111	21, 295, 673	8. 35	1. 44%	2, 560, 592
112	21, 311, 908	8. 50	1. 44%	2, 607, 964
113	21, 358, 914	8. 65	1. 44%	2, 659, 236
114	21, 373, 453	8. 79	1. 44%	2, 706, 597
115	21, 374, 972	8. 94	1. 44%	2, 752, 344

資料來源：本計畫整理。

2. 民國 115 年國際觀光遊憩人次

參考交通部觀光局「來臺旅客消費及動向調查」，以近年來臺旅客年均成長率推估民國 115 年來臺觀光遊憩人次將達 10,252,204 人，再以近 10 年至新竹市觀光佔來臺旅客之比例平均 3.42%，推得民國 115 年新竹市國際觀光遊憩人次為 350,420 人。

表 5-5 新竹市至民國 115 年國際觀光遊憩人次推估表

年度	來臺從事觀光遊憩人口(人)	新竹市占來臺觀光人口比例(%)	新竹市來臺觀光旅客 旅遊人次(人)
102	5, 075, 535	3. 42%	173, 482
103	5, 473, 741	3. 42%	187, 092
104	5, 871, 946	3. 42%	200, 703
105	6, 270, 151	3. 42%	214, 314
106	6, 668, 357	3. 42%	227, 924
107	7, 066, 562	3. 42%	241, 535
108	7, 464, 767	3. 42%	255, 146
109	7, 862, 972	3. 42%	268, 756
110	8, 261, 178	3. 42%	282, 367
111	8, 659, 383	3. 42%	295, 978
112	9, 057, 588	3. 42%	309, 588
113	9, 455, 794	3. 42%	323, 199

年度	來臺從事觀光遊憩人口(人)	新竹市占來臺觀光人口比例(%)	新竹市來臺觀光旅客 旅遊人次(人)
114	9,853,999	3.42%	336,810
115	10,252,204	3.42%	350,420

資料來源：本計畫整理。

綜合上述推估結果，民國 115 年新竹市觀光遊憩人次將達 3,102,764 人，較民國 101 年增加 87 萬人次。

(二)新竹市民國 115 年年假日尖峰住宿人次推估

依「國人旅遊狀況調查」及行政院人事行政總處之資料，可推算平均假日旅遊比例(72.53%)與平均假日天數(113 天)，並假設留宿率為近年新竹市留宿率平均 47.42%，可推估新竹市民國 115 年假日尖峰住宿人次為 9,444 人/日。

(三)新竹市民國 115 年住宿設施用地需求推估

依觀光部交通局統計資料，設每房住宿人次為新竹市近年平均值 1.68 人，概估新竹市民國 115 年假日需求房間數為 5,621 間，扣除現況可供給房間數，尚短缺 2,142 間。依據交通部觀光局頒訂「觀光旅館建築及設備標準」之規定，假設每房面積介於 17~21 平方公尺計算，並參考都市計畫法台灣省施行細則旅館區之容積率(平地 160%、山坡地 120%)，假設住宿設施佔 60%、公共服務設施佔 40%，推估新竹市民國 115 年供給住宿設施用地需求介於 3.79~6.25 公頃。

三、課題分析

課題：如何提升新竹市整體觀光競爭力。

說明：1.新竹市具有豐富的人文歷史古蹟、自然濱海生態與觀光資源(如 17 公里海岸觀光帶、十八尖山健行賞花等)，應尚符合近年國人旅遊對於自然賞景與文化體驗的需求趨勢。

2.依據交通部觀光局民國 100 年「國人旅遊狀況調查」資料，至新竹市旅遊人次僅佔全國之 1.7%；又依同單位「來臺旅客消費及動向調查」來臺旅客主要遊覽縣市資料，在 18 個縣市區域中新竹僅排第 13 名，相對造訪次數 1.78，顯示加強觀光整體競爭力為新竹目前迫切需處理的課題之一。

- 3.新竹市近年來旅館住用率大致呈逐年成長趨勢，且與全國平均不相上下；另分析新竹市國內旅客留宿率僅 33.86%，每房住宿人次平均為 1.68 人，可推測新竹市旅客住宿率偏低，住宿客層多以商務等其他目的者為多。

四、空間發展策略

(一)觀光遊憩系統

綜觀新竹市現有的觀光遊憩資源，依據各遊憩據點的分布位置與型態，規劃「二線三面」之五大觀光遊憩系統構想，包括「濱海遊憩旅遊線」、「頭前溪岸旅遊線」之線狀遊憩系統，「竹科商務遊憩面」、「竹塹城鎮遊憩面」、「親山綠地遊憩面」之面狀遊憩系統，以多元的旅遊型態滿足遊客各面向之遊憩需求。

(二)指認觀光發展策略區

勘選重大觀光發展建設計畫與具發展潛力之遊憩觀光據點，指認為觀光發展策略區，以引導觀光發展，並可依據全國區域計畫之指導，劃設為設施型使用分區、納入新訂或擴大都市計畫或現行都市計畫方式辦理。

指認之原則為以集中劃設於主要遊憩據點周邊具觀光發展利用潛力之土地為主，優先劃入公有土地與現況屬遊憩相關使用土地，避免劃入大規模建成聚落與現況合法使用中且非觀光遊憩使用之大型設施建物。且應維持原地籍範圍完整為原則，避免對於現有地籍進行切割。

五、具體空間發展構想

(一)觀光遊憩系統

「二線三面」之五大觀光遊憩系統，詳述如下：

- 1.濱海遊憩旅遊線：串聯新竹市西部濱海豐富的景觀、生態資源，發展生態體驗旅遊，提供旅客更多元與富教育意義之旅程體驗。
- 2.頭前溪岸旅遊線：頭前溪出海口為南寮漁港，現正規劃為新竹漁人碼頭，可結合玻璃產業塑造景點，沿岸透過設置親子公園、藝文廣場、散步沙灘等打造適合闔家出遊的觀光休閒場域。
- 3.竹科商務遊憩面：以新竹科學園區為核心，結合鄰近的千甲站、新莊站與客家展演中心等重大節點，形塑國家級重要的觀光據點、商務中心與

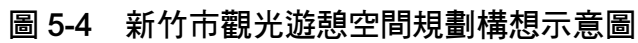
文化地標。

4. 竹塹城鎮遊憩面：新竹古稱竹塹城，舊城區一帶因開發較早，多處街屋富饒古意，廟宇、古蹟、眷村、歷史建物林立，可營造舊城獨特的懷舊觀光體驗；透過以新竹火車站為核心之計畫道路打造百年大道軸線，向北串連一平方公里舊城區的博物館群、東門城、城隍廟等，向南延伸至新竹公園-1916 園區，再到十八尖山，並建構人行道、自行車道系統，以打造新竹城區重要觀光亮點。
5. 親山綠地遊憩面：新竹市南側與東南側之香山丘陵地區，具有青青草原、南十八尖山、高峰植物園、古奇峰等豐富的自然生態，可引進休閒農場、觀光果園、親子牧場等結合在地特色資源之觀光發展為主軸。

(二)觀光發展策略區

依據前述勘選原則，指認具觀光發展利用潛力之土地區位，包含位屬濱海遊憩旅遊線之「港南濱海地區」、位屬親山綠地遊憩面之「南十八尖山附近地區」、「青青草原」、位屬竹塹城鎮遊憩面之「一平方公里舊城區-1916 園區-十八尖山」、位屬頭前溪岸旅遊線之「南寮漁港(漁人碼頭)」。

其中青青草原(約 59 公頃)依全國區域計畫之指導指認為設施型使用分區(以觀光遊憩機能為主)；「南十八尖山附近地區」納入「新訂香山交流道附近地區都市計畫」範圍辦理，「港南濱海地區」則納入「新訂新竹機場附近地區都市計畫」範圍辦理；其餘則納入現行都市計畫辦理，詳圖 5-4。



第三節 區域性公共設施計畫

一、目標及願景

(一)部門目標

公共設施及公用設備計畫應提供滿足民眾生活需求、便利其生活之設施，建立完善的公共設施及公用設備系統為目標，並由政策與相關計畫分析所需之大型公共設施，藉此開發促進地方之經濟成長，並豐富都市活力、吸引產業的投入，繁榮地方經濟的都市發展。本部門之總體目標為「滿足現況，展向未來」，四個次目標分別為：「健全公共設施建置與用地檢討」、「強化區域維生系統與服務品質」、「發展大型公共設施與特色營造」、「普及社會服務資源與醫療保健」，目標體系架構圖如下圖所示。

(二)目標體系

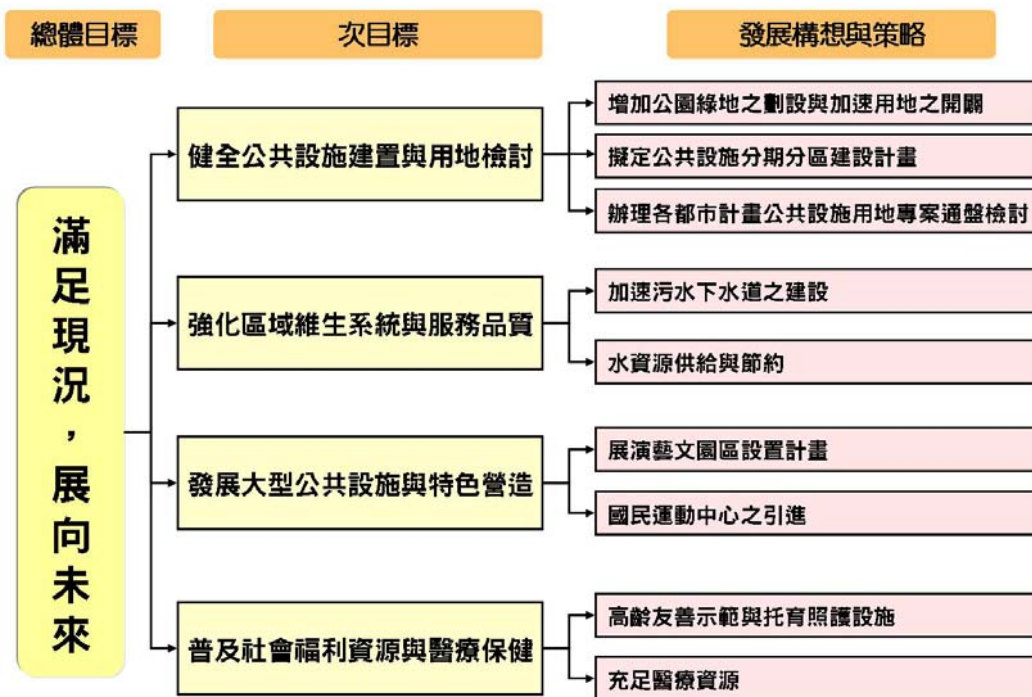


圖 5-5 公共設施部門目標體系架構圖

二、發展預測

(一)自來水供需情形

1.用水需求量

本計畫推估民國 115 年新竹地區需水量介於 71.6~79.0 萬噸/日，其生活、工業用水量需求分別說明如后：

(1)生活用水量

本計畫以經濟部水利署預測新竹地區至民國 115 年生活用水量(26.6~30.2 萬噸/日)為基礎，加計新竹地區(含新竹市、縣)民國 115 年計畫人口增量人口之生活用水後，推估民國 115 年生活用水量介於 32.3~35.9 噸/日。

(2)工業用水量

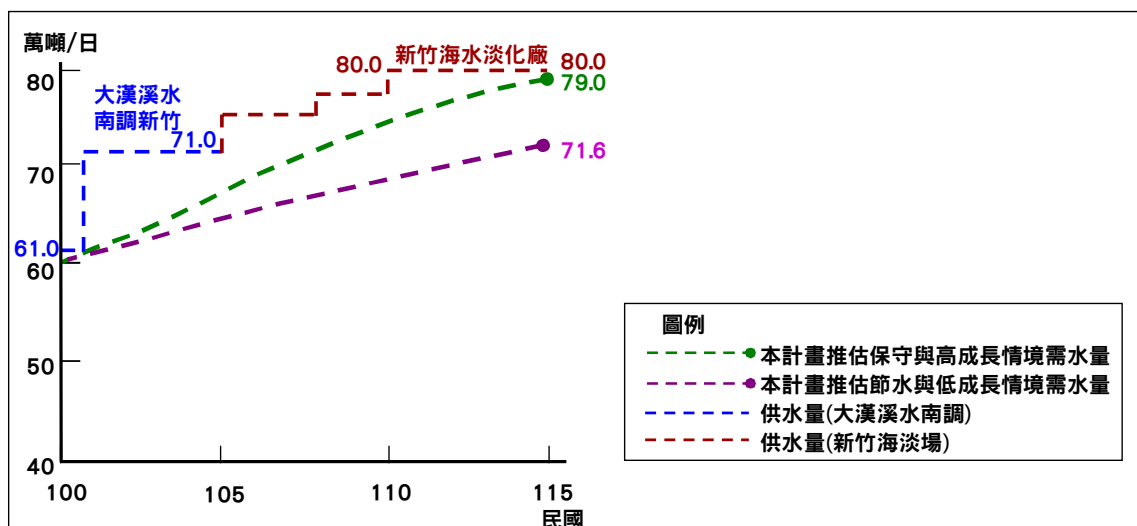
本計畫以經濟部水利署預測新竹地區至民國 115 年工業用水量(35.4~39.2 萬噸/日)為基礎，加計新竹地區(含新竹市、縣)民國 115 年新增之工業用水量後，推估民國 115 年工業用水量介於 39.3~43.2 噸/日。

2.用水供給量

新竹地區民國 100 年自來水供水量約為 60.7 萬噸/日，倘如期完成新竹海水淡化廠 9 萬噸/日，且大漢溪水可支援供應新竹地區 10 萬噸/日，民國 110 年新竹地區供水能力介於 70~80 萬噸/日。

3.用水供需分析

新竹地區自來水需求至民國 115 年約為每日 71.6~79.0 萬噸，倘新竹海水淡化廠無法如期完成，且大漢溪水受到鄰近縣市用水調度影響，無法支援供應新竹地區等情境下，則民國 115 年自來水供給約每日 61 萬噸，將產生 10~18 萬噸/日之水源缺口；而於前開條件達成之情況下，民國 115 年新竹地區水資源尚可達供需平衡。



資料來源：1.經濟部水利署「臺灣北部區域水資源經理基本計畫」
2.經濟部水利署民國 103 年 8 月 9 日經水源字第 10353172800 號函

圖 5-6 新竹地區自來水供需圖

(二)廢棄物處理設施

新竹市垃圾焚化廠 104 年平均每日焚化處理量約 689 公噸，焚化處理量仍有餘裕，現有之焚化廠處理能力將可滿足未來發展之需求。

另新竹市垃圾掩埋場設計總掩埋容量為 2,400,000m³，至 104 年底剩餘掩埋容量為 322,778 m³，另由新竹市近年垃圾掩埋量之趨勢來看，其垃圾掩埋量已逐年下降，故新竹市現有之垃圾掩埋場將可滿足未來發展之需求。

(三)污水處理設施

新竹市目前已完成之污水處理設施共計 1 座(新竹市客雅水資源回收中心)，全部完工後每天可以處理 13 萬噸的污水，如以每人每天產生 200 公升之生活污水推估，則可處理 65 萬人之生活污水量，符合本計畫目標年計畫總人口 50 萬人之需求。

(四)殯葬設施

本計畫以新竹市過去 25 年(民國 77~101 年)死亡人口數為基礎資料進行新竹市死亡人數之趨勢預測，推估至計畫目標年(民國 115 年)新竹市之死亡人口數約介於 2,665 至 2,863 人之間。經分析新竹市之火化場、殯儀館及骨灰(骸)存放設施之現況供給情形可符合目標年之使用需求。

(五)醫療設施

1. 醫生數

新竹市現況之醫生數為 1088 人，以目標年 500,000 人推估，推得每萬人醫師數有 25.90 人，符合醫療網目標數之 16.93 人。

2. 病床數

新竹市預計未來(配合台灣大學醫學院附設醫院新竹分院設置急重症中心及教學研究中心)可提供急性一般病床數 1,938 床，以目標年 50 萬人推估，推得每萬人急性一般病床數有 38.76 床，符合醫療網目標數之 35 床；急性精神病床可提供 167 床，以目標年 500,000 人推估，推得每萬人急性精神病床數有 3.34 床，未達到每萬人 10 床之標準。

三、課題分析

課題一：水資源供需課題。

說明：民國 115 年新竹地區需水量介於 71.6~79.0 萬噸/日，如新竹海水淡化廠無法如期完成，且大漢溪水南調新竹計畫無法支援供水等情境下，將產生 10~18 萬噸/日之水源缺口；而於前開條件達成之情況下，民國 115 年新竹地區水資源尚可達供需平衡。

課題二：公共服務設施資源缺乏。

- 說明：1.本市都市計畫區之公園綠地等五項公設劃設較為不足，且非都市地區之公共設施資源較為不足。
- 2.本市之展演藝文設施係屬中小型展演設施，不適宜大型或國際表演團體之需求，部分高品質節目亦不易引入。
- 3.體育活動設施僅 8 處，主要分布於東區，分布不均且不足。
- 4.本市未來潛在約有 0.59 萬位老人有住進安養機構之需求，相關社福醫療設施資源較為缺乏。
- 5.本市目前缺乏圖書館總館。

四、空間發展策略

(一)健全公共設施建置與用地檢討

1.增加公園綠地之劃設與加速用地之開闢

現有新竹市內之都市計畫區之公園綠地等五項公設劃設不足，建議未來應增加劃設外，並可透過獎勵私人或團體興辦公設設施、市地重劃、區段徵收及建立使用者付費原則等開發方式取得用地，促使各地方公共設施能加速其開闢。

2.擬定公共設施分期分區建設計畫

本部門計畫雖預期全市之健全均衡發展，但香山區在現況分析中，可發現其因屬丘陵地區且人口分散，故公共設施資源較為不足。建議在有限的資源中進行有效的分配時，可考量都市發展趨勢等因素，設定短、中長期建設計畫，逐年編列年度預算，以作為地方施政之重要方針，使公共設施建設能依序完成，並配合各部門之相關配套措施，如引入公益性團體之支援，減少偏遠地區公共設施匱乏之問題。

3.辦理各都市計畫公共設施用地專案通盤檢討

依內政部 102.11.29 台內營字第 10203489291 號函發布之「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」，係為妥善解決公共設施用地經劃設保留而久未取得之問題，應積極辦理都市計畫公共設施保留地之檢討變更事宜，應請即依都市計畫法及都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定辦理都市計畫公共設施用地專案通盤檢討，以因應臺灣地區人口成長呈現遞減趨勢及人口結構朝向高齡少子女化現象等問題。主要目標如下：

- (1)檢討變更不必要之公共設施保留地，促使有限之土地資源合理利用，發揮效能，並減少民怨。
- (2)透過政府公辦整體開發方式取得興闢仍有需要之公共設施用地，以提升都市居民生活環境品質，並減輕政府取得公共設施保留地之財務負擔。

(二)強化區域維生系統與服務品質

1.加速污水下水道之建設

就新竹市客雅水資源回收中心至目標年(民國 115 年)而言，其生活污水處理尚可負荷；而污水下水道之相關計畫，於民國 108 年時預計可達到普及率至約 36%，後續應配合相關工程進行，以落實地下水道系統建設及用戶納管工作。

2.水資源供給與節約

(1)供水設施與多元化水源開發

A.地區水源彈性調度計畫

支援供水計畫：經濟部水利署已完成桃竹雙向支援供水計畫，未來於新竹市缺水時期，可調度大漢溪水源南調新竹。

B.供水設施改善與興建計畫

新竹海淡廠刻辦理模組場試驗，倘水價可接受程度高，具興建可行性，建議持續推動新竹海淡廠建設計畫，以供應竹科廠商的製程用水。同時為因應新竹市高成長用水需求，經濟部水利署業研擬比麟水庫興建及開發油羅溪相關水源可行性規劃評估，建議經濟部水利署加速推動多元水源開發計畫。

C.水資源回收再利用

(A)新竹市客雅水資源回收中心每日進水量約 1.3 萬噸，經處理後每日可產生約 1 萬噸符合標準之放流水。

(B)工業用水回收再利用：鼓勵工廠內直接處理工業廢水回收利用於製程及次級用途(冷卻水塔、澆灌及非接觸用水)，並推動工業區廢水處理廠之放流水回收再利用。

(C)雨水貯留再利用：利用屋頂和陽台的排水口，經由雨水排水管排放至雨水回收池，再依不同使用目的處理回收再利用。

(D)農業回歸水再利用：將農業灌溉用水回收，經淨化處理後用於農業灌溉或其他使用。

(2)節約用水與提昇用水效率

透過節約用水教育宣傳、落實節水教育紮根等相關工作，且配合中央政策辦理「加強政府機關及學校節約用水措施網路填報系統」，以建立單位用水資料填報及考核作業機制，達到提昇政府機關及學校用水效率。除此，本市可藉由用水計畫書審查，確實執行節水措施及用水回收再利用之方式，提升整體用水回收率，積極改善現有水資源之經濟利用效率。

(三)發展大型公共設施與特色營造

1.展演藝文園區設置計畫

本市及鄰近竹苗之相關展演設施，座席規模至多者即為文化局演藝廳(1092 席)，係屬中小型展演設施，不適宜大型或國際表演團體之售票

需求，部分高品質節目亦不易引入，故本市為提升本區域藝文活動品質，擬於「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」設置藝文園區用地，且一併納入「圖書館總館」之機能，以滿足區域文化展演及提升讀書氣息之需求。

另為配合市政政策，擬於鄰近之特定公用設施區引進「客家展演中心」。

2. 國民運動中心及多功能體育園區之引進

配合教育部體育署「改善國民運動環境與打造運動島計畫」及「運動產業發展條例」，考量「促進全民運動風氣」是市府目前積極推展的重要政策方針，包括興建綜合性運動園區、運動中心及運動公園等，提升運動風氣，使運動融入民眾日常生活之中，並且藉由上述這些運動設施，提供良好的社區運動、學習、交誼、休閒與活動場所。

(1) 國民運動中心

本市現況體育活動設施共 13 處，主要分布於東區。依據教育部體育署頒布之「國民運動中心規劃參考準則」規定，國民運動中心服務範圍為 15 萬人，本市已於東區新科國中興建新科國民運動中心（104 年 8 月 1 日起營運）；北區竹光國中旁規劃興建竹光國民運動中心（預計 107 年營運）。香山區因人口數不足，為服務該區人口，規劃竹光國民運動中心時，特別選擇臨界北區及香山區之場地，將香山區市民納入竹光國民運動中心範圍。

(2) 多功能體育園區

市府擬於「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」設置多功能體育園區，並結合鄰近特公區之客家展演中心與藝文展演設施，可發展觀光旅遊、體育運動、產業展售與民生消費等多元活動，提升全市運動環境品質。

(四) 普及社會福利資源與醫療保健

1. 高齡友善示範與托育照護設施

(1) 健康築夢計畫

新竹市八大旗艦計畫中的「健康築夢計畫」內容提及：新竹市已於 101 年通過核准加入 WHO 西太平洋健康城市聯盟，為打造健康城市，擬定推動城市健康相關政策及計畫。其中對於實質性的公共設施

部門之指導，以建立新竹市高齡資料庫，了解新竹市高齡的需求，並擬訂符合本市在地性特色的高齡友善城市指標，最後可依據該指標推動改善指標之示範計畫。

(2)托幼護老福利設施

根據 99 年新竹市社會福利成果統計分析報告指出，新竹市 0 至 14 歲幼年人口比率 18.49%為全台最高，然而受托之學齡前兒童僅占未滿 6 歲人口之 14.94%，此外，新竹市近年發展遲緩兒童早期療育個案安置數有逐年增加之趨勢(99 年增加至 492 人)，而新竹市目前兒童及少年安置及教養機構 2 家僅提供 83 個服務床位，顯示兒童早療安置床數已不足額，未來本市兒童福利設施有擴充之必要。

另外，我國長期照顧十年計畫內容，新竹市失能老人約 3,185 人，新竹市目前僅能提供 17.21%的服務比例，低於全國平均供床率 19.53%水準；且依據內政部統計處內政統計通報(102 年第 11 週)指出，民國 101 年新竹市欠缺長期照護型機構之設立。新竹市政府主計處 100 年新竹市老人狀況統計分析報告指出，新竹市的老人長期照護及安養機構使用率已達 81.87%，而未來 65 歲以上老人願意住進安養機構者占 14.96%，以本市現有 3.9 萬名高齡人口推估，未來潛在約有 0.59 萬位老人有住進安養機構之需求。

2.充足醫療資源

內政部近年(民國 101-102 年)積極推動「活躍老化」之概念，配合行政院推動之十大重點服務業計畫之國際醫療推動策略，強調藉由提升核心技術，擴充現階段醫療服務體系至健康促進、長期照護、智慧醫療服務、國際醫療及生技醫藥產業，打造台灣醫療服務品牌，且平衡台灣醫療產業發展，進而帶動相關產業發展與增進社會公平性。

綜上，本市擬於「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」及「新訂香山交流道附近地區都市計畫」設置醫療社福園區用地之方向逐步建立充足之醫療及社福資源。

五、具體空間發展構想

依據前述目標、願景及發展策略，指定於「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」作為展演藝文園區、多功能體育園區、國民運動中心及醫療社福園區之發展策略區；另於東區新科國中旁及北區竹光國中旁作為國民運動中心之發展策

略區；以及於「新訂香山交流道附近地區都市計畫」設置南新竹地區之醫療社福園區發展策略區，說明如下：

(一)藝文展演園區

考量新竹市較缺乏大型藝文展演設施，配合中央「創意台灣－文化創意產業發展方案」、文化部補助直轄市及縣(市)政府推動文化創意產業發展作業要點，於「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」規劃一處藝文園區供文化展演設施使用，且一併納入「圖書館總館」之機能，以滿足區域文化展演及提升讀書氣息之需求，並厚實新竹市文化動力，發揮文化經濟附加價值，帶動周邊地區的文化觀光之產業發展。

(二)多功能體育園區及國民運動中心

本市於東區新科國中興建新科國民運動中心(104 年 8 月 1 日起營運)(服務範圍為東區)及北區竹光國中旁規劃興建竹光國民運動中心(預計 107 年營運)(服務範圍為北區及香山區)，以提升運動風氣，使運動融入民眾日常生活之中。

另配合台鐵內灣支線、省道台 68 線等交通動線之聯結，於竹北地區與台鐵千甲站間提供一處多功能體育園區，可創造整體運動服務產業的發展，作為未來推展全民運動之基地，並同時作為本市重要的門戶空間。

(三)醫療社福園區

擬於北新竹之「新訂頭前溪沿岸地區都市計畫」及南新竹之「新訂香山交流道附近地區都市計畫」設置醫療社福園區，以本市臺大醫院新竹分院及馬偕醫院等地區醫療資源，配合中央扶幼護老政策，投入醫療照護及托幼護老之社會福利資源，可設置醫院醫療設施、長期照護機構、托老、托幼機構、社會福利設施，以作為新竹地區重要的醫療照護及社會福利設施之基地。

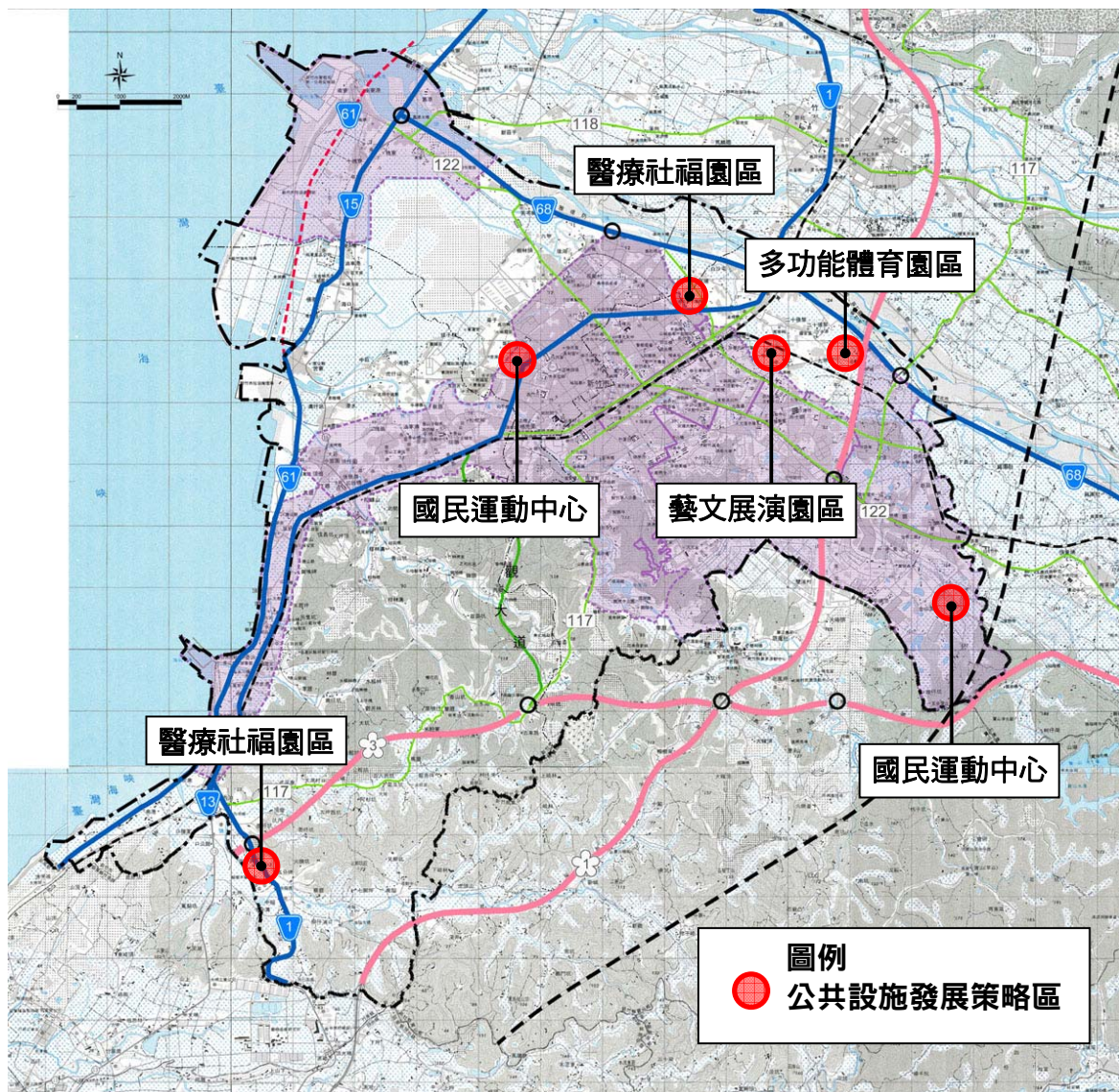


圖 5-7 新竹市公共設施發展策略區位置示意圖

第四節 區域性運輸系統計畫

一、目標及願景

(一)願景：結合全球趨勢與國家低碳政策，打造「低碳宜居樂活城」的永續運輸環境。

(二)目標

- 1.健全道路系統服務效能與效率
- 2.提升公共與人本運輸使用誘因
- 3.強化 T(Transit)與 D(Development)同步到位的 TOD 綠色運輸整合
- 4.強化跨縣市道路與公共、綠色運輸治理整合

二、發展預測

預估 100-115 年居住與工商服務業及業人口將增加 21.8 萬人，為 100 年的 1.3 倍，主要土地開發集中在頭前溪兩岸，也導致人、車旅次量持續增加。雖然未來年將完成新竹市公道三、高鐵橋下道延伸至公道五等重要道路建設，但在私人運具仍占八成以上的自然發展情境下，主要瓶頸仍集中在頭前溪兩岸新竹跨縣、市界與科園周邊道路；倘大眾比倍增為 32%情境下，頭前溪兩岸主幹道車流雖可減少 7-49%車流，但車流減幅不敵開發增量，南北向的道路瓶頸仍較為吃緊。

三、課題分析

課題一：新竹縣、市間旅次互動緊密，但高度倚賴汽機車，如何降低頭前溪兩岸重大開發對現況與未來道路瓶頸的衝擊

主要瓶頸發生在縣道 117、122 線平日尖峰時段等，均為進出竹科、交清大、高快速交流道聯絡道、新竹-竹北、竹東兩大運輸走廊的主要幹道。為解決此瓶頸，近 10 年已完成公道五西延、南寮竹東快道、增設 5 處國道交流道、慈雲路高架接園區一路、國道 1 號新竹-竹北段平假日晨昏峰開放單向路肩等，但仍無法為惡化的交通解套；由國內外各都市以私人運具為主的交通改善經驗可知，車道與停車面積的增設遠不及私有機動車輛的快速增加，瓶頸難解。

課題二：如何有效整合跨縣市路段(口)銜接，避免形成新瓶頸；且優先預留高運能、低車流量的綠色交通路權，以提升交通容受力

目前香山地區與頭前溪兩岸提出多項道路新闢與拓寬計畫，建議優先釐清土地開發衍生的需求或道路交通瓶頸成因，先以經費少、施工期短的交通工程與需求管理進行改善，以減少不必要的道路建設與養護財政負擔。

課題三：平均旅次長度僅約 4 公里，但公共運具票價較高、骨幹班次不足或需轉乘，如何優化綠色運具使用環境，至為關鍵

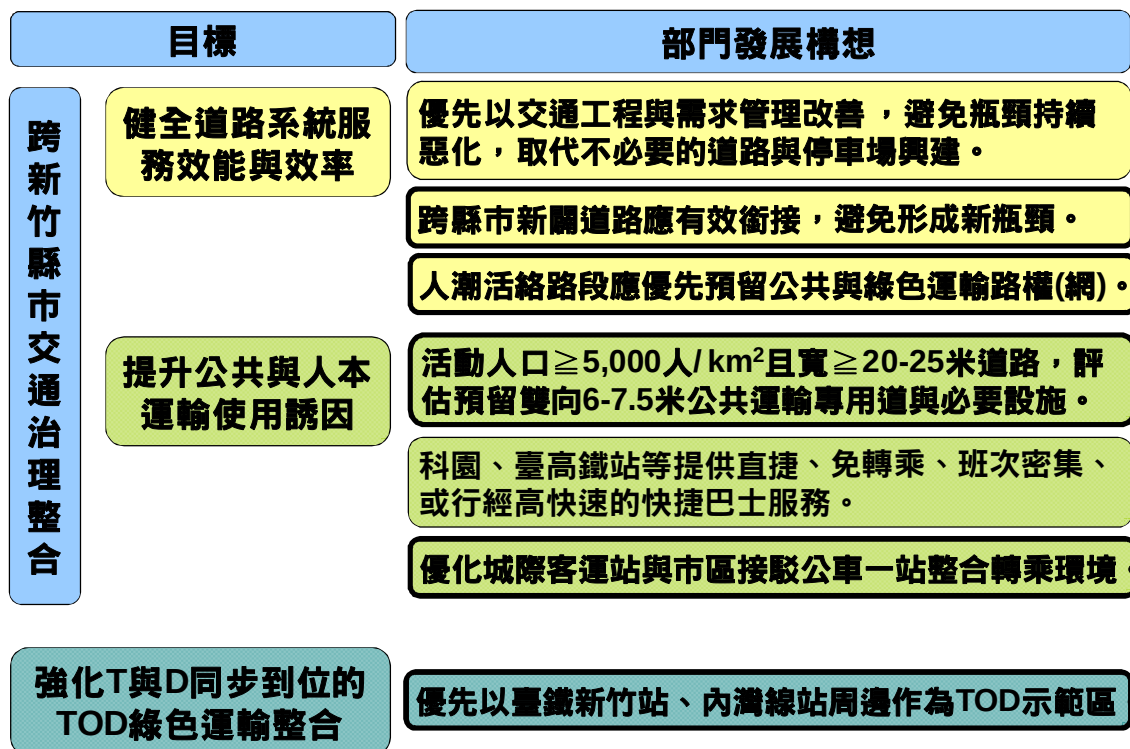
雖客運公車路線 300 米覆蓋範圍可服務全市 85%以上活動人口，但路線多為 0.5-1 小時 1 班，雖提供超過 22 條免費公車、六家支線新增 3 站，但距離主要旅次點多須轉乘，且搭乘地點分散、受塞車影響無法準點，且機、汽車多不收停車費下，需付(免)費的客運公車，不論在旅行時間、成本上，均明顯不具競爭力，無法吸引平均旅次長度僅約 4 公里的市民使用。

課題四、如何善用臺鐵與主要客運站利基與地區活動特性，設計引導適宜地方發展的 TOD 土地使用與綠色交通整合模式

新竹市境內 5 處臺鐵車站、1 大客運場站，尖峰 7-20 分鐘 1 班，輸運能量充足，然除臺鐵新竹站、北新竹站、臺鐵新竹後站國道客運站，其半徑 1-2 公里範圍較位於都市計畫可發展用地內之外，其餘 4 場站多位於開發強度較低的非都市土地，建議可檢討調整朝向大眾運輸導向的土地使用(Transit Oriented Development, TOD)與綠色交通發展。

四、空間發展策略

依運輸系統之目標及各運具發展現況與課題，訂定道路、公共運輸、人本交通、TOD 等發展策略如圖 5-8 所示。



註：粗框為與區域計畫交通運輸與土地使用整合介面較為有關的路網、路權、節點。
資料來源：本計畫整理。

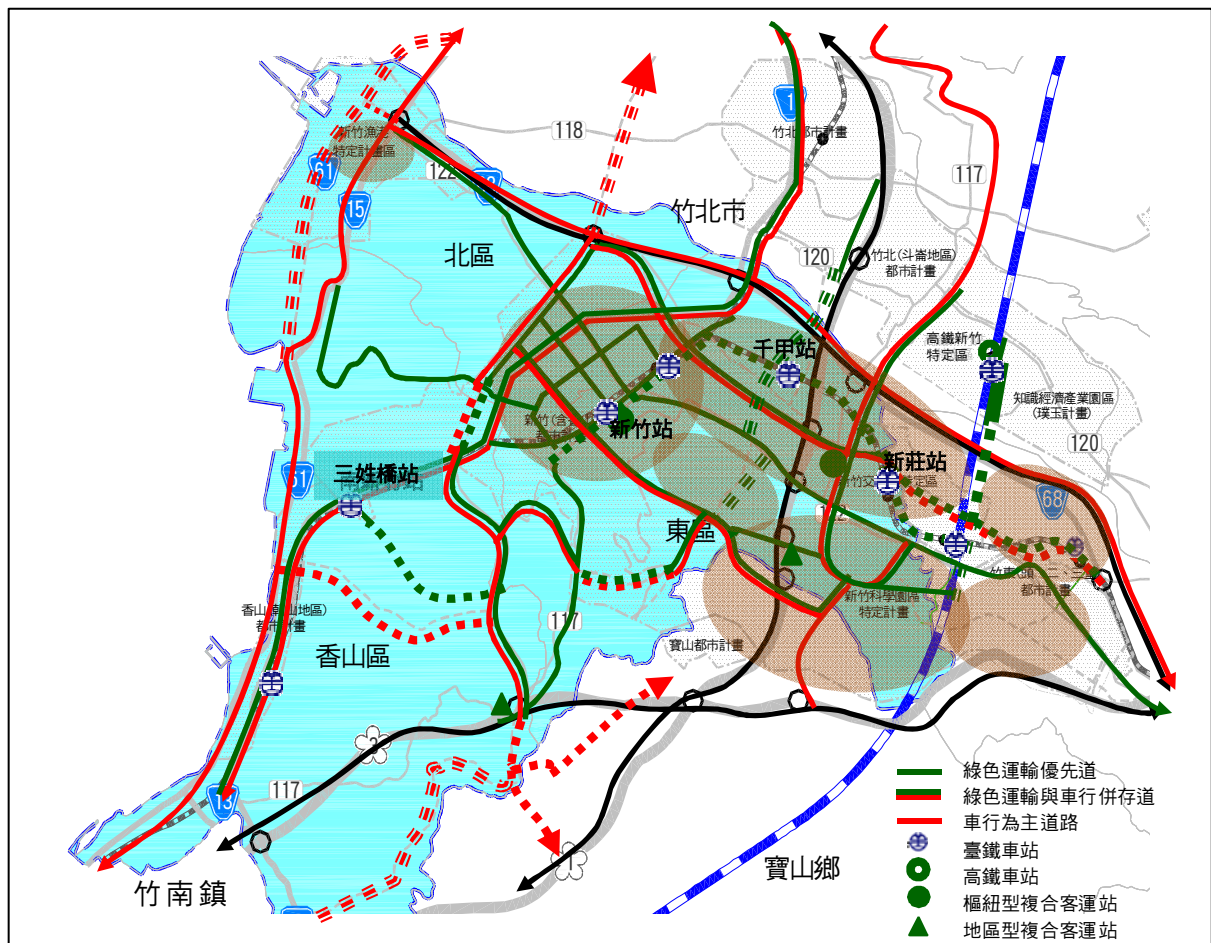
圖 5-8 新竹市整體運輸系統發展目標與策略架構

五、具體空間發展構想

(一)道路系統：避免尖峰瓶頸持續惡化，高密度人潮活絡路段應優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度

- 釐清道路交通瓶頸成因，優先以交通工程與需求管理進行改善。
- 健全道路功能路網，號誌、指標等交通工程應配合道路功能分類，有效導引過境與目的地型車流分流。
- 如要興建道路應避開環境敏感區，並有效整合(跨縣市)不同路段(口)銜接，以提高紓解成效、避免形成新瓶頸。
 - 高鐵橋下道需南接科園並配合大眾運輸改善，方能有效紓緩縣道117、122線等縣市界車流。
 - 內灣支線兩側道路若未與經國橋、高鐵橋下道路直接銜接，將降低過境車流量，可定位為關埔、頭前溪南岸區內主幹與交通寧靜示範區。
 - 持續追蹤跨頭前溪替代道等專案委辦計畫對未來瓶頸之紓解成效。
- 調整道路路權以「汽機車道為優先」的規劃與使用模式，高密度人潮活絡路段應優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度。

5. 建立各級道路退縮帶，以確保都市與非都市地區可發展用地之優質開發品質，並預留未來綠色運輸路權擴充之彈性。



註：1. 單虛線為現階段已核定、或施工中、或配合都市計畫初步已劃設的計畫道路
2. 三虛線為根據未來發展，建議可再進一步評估新增路廊之可行性，其中跨頭前溪替代道已於 102 年底委託辦理可行性評估規劃。

資料來源：本計畫整理。

圖 5-9 新竹市整體運輸主幹道路網系統建議示意圖

(二) 公共與人本綠運輸：提升服務競爭力與使用誘因，形塑「低碳綠色公共運輸示範城」新典範

1. 中長途城際運輸已具備以國道客運、臺、高鐵為骨幹的公共運輸能量，未來應強化其與地區接駁車路線班次、並提高轉乘地區公車的自明性。
2. 提供市區內與跨竹北、竹東、竹南運輸走廊直捷、免轉乘、尖峰班次密集的公共運輸服務，強化搭乘便利性，提高汽、機車使用者改搭意願。
 - (1) 提供主客群免轉乘或優(免)費、班次密集的公車服務，為升級為高運能、優先路權的公共運輸系統培養客源。
 - (2) 對於起迄端點旅次量高者，建議開闢行駛高快速道、或公道五、高鐵

橋下道路幅條件較佳的直捷快速公車，縮短公車旅行時間、確保準點發車。

(3)台 1 線南北走廊可以臺鐵縱貫線為骨幹、客運公車為網。

(4)新都心-頭前溪都計區-關埔重劃區-高鐵新竹特定區/竹東走廊提供臺鐵六家/內灣線與客運公車雙網服務。

(5)鼓勵科園等重要據點認養交通車或接駁車，如經國橋與寶山路的直達接駁路線，提供直捷、免轉乘的服務。

(6)配合骨幹直捷、尖峰班次密集服務型態調整，進行重疊客運公車路線班次的整併，擴大新興發展區路線服務，提高資源使用效率。

3.高密度活動人口集結區的既有與新闢道路，應優先檢討調整留設綠色交通路權空間之必要性與可行性，包括台 1 線、縣道 122、117 線、高鐵橋下道、內灣支線兩側道、市區大外環、鐵路騰空路權等。既有道路可因應新闢道分流程度，透過調整中央分隔島或車道數(寬度)等進行布設；新闢道可先以一般公車服務、或以隔離綠帶進行佈設，配合未來開發強度，定期檢討實施的時機。

4.提升主要客運節點「最後(前)一哩」「無縫接軌」的轉乘接駁服務機能，擴大骨幹公共運輸的覆蓋率，或彌補地區公車之不足。

依客運站等級規模提供地區公車接駁路線與停靠區、人行道、自行車道與(租用)停車空間、計程車與親友接送臨停空間、汽機車轉乘停車位朝路外化布設等，改善客運場站周邊轉乘秩序與環境。

整合各客運系統與公共自行車租借資訊，並優先建構火車站與客運站周邊進出主要住宅區、學區、機關間的人行步道與自行車道等人本交通路網。

5.集中管理國道客運路線，路緣側應退縮預留地區客運公車停等空間，讓不同運具(路線)搭乘點位應盡量集中於同一站體，以提高站區轉乘自明性與縮短轉乘步行距離；如受限於腹地無法集中，則至少轉乘步行時間應在乘客可接受範圍內，且轉乘運具搭乘點位應在目視可及或應製作相關導引地圖與指標為原則；且應優先預留機車、自行車停車位。

6.於都市計畫、非都市土地檢討時，應預留充分的客(轉)運站及公車調度站等大眾運輸設施用地，以提高服務品質與運轉效率。

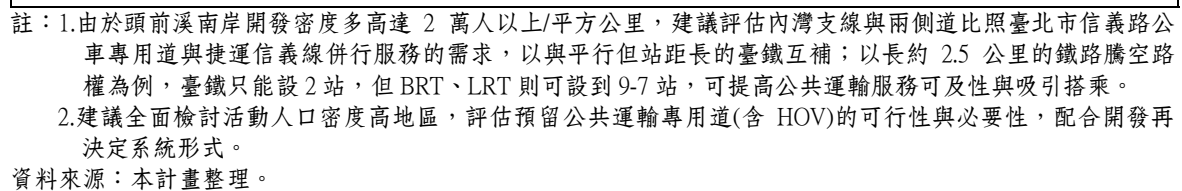


圖 5-10 頭前溪兩岸主幹道公共運輸專用道潛在路網示意圖

(三)優先以臺鐵新竹站、內灣支線 4 站等客運節點，作為 TOD 示範改造地區，設計適宜地方發展的土地使用與綠色人本交通整合模式

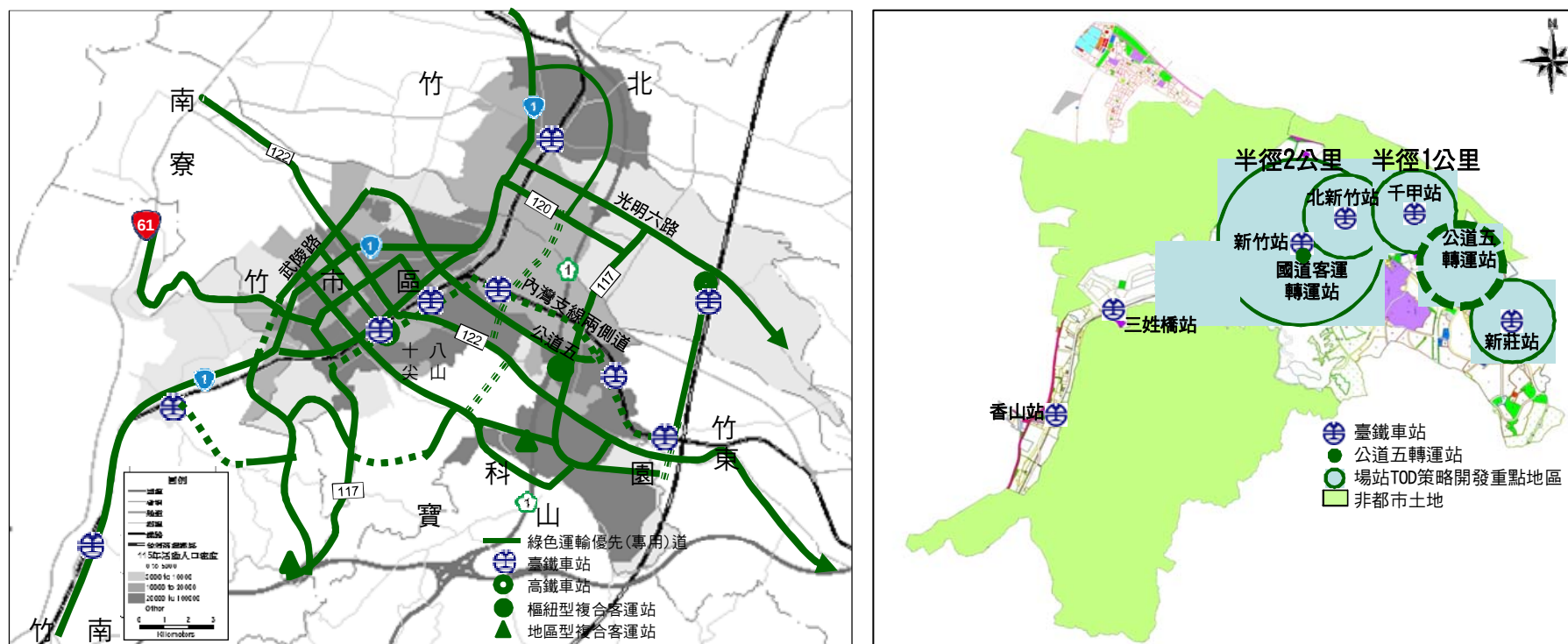
新竹市境內 6 處臺鐵車站現尖峰 7-20 分鐘 1 班，配合臺鐵捷運化各站尖峰班距可望在 10 分鐘以內，輸運能量充足，活動人口主要分布在客運站 1-3 公里範圍內，均為自行車 3-15 分鐘適乘距離範圍內，且已建構地區接駁車路網，已初步具備大眾運輸導向的土地使用(TOD)基礎。

然除臺鐵新竹、北新竹站、臺鐵新竹後站國道客運站站，車站半徑 1-2 公里範圍較位於都市計畫可發展用地內之外，其餘場站多位於開發強度較低的非都市土地，建議可檢討調整朝向大眾運輸導向的土地使用(TOD)與綠色交通發展，未來可透過都市更新或都市計畫通盤檢討、都市設計管制、或基地開發交通衝擊評估程序，讓車站周邊土地建構以綠色運具為區內與聯外交通主軸的友善、便捷、可靠的環境，且適度降低法定汽、機車停車位，以降低對機動車輛的倚賴。



資料來源：本計畫整理。

圖 5-11 主要客運站之推、拉式交通整合措施示意圖



- 註：1.實線表示目前已完工通車路段；虛線表示施工中或已核定或擬議中路段。
 2.臺鐵後站「國道客運轉運站」與公道五轉運站已完成都市計畫用地編定程序，各劃設0.33、2.6公頃。
 3.除提供對號快的臺鐵新竹站建議以半徑2公里為服務範圍與TOD策略開發規模外；其餘晨峰班次可達4班的通勤型臺鐵車站(含北新竹、千甲、新莊站)與公道五轉運站則建議採半徑1公里。

圖5-12 新竹市公共運輸主軸與TOD客運節點建議示意圖

第六章 土地分區使用計畫及土地分區管制

第一節 土地使用基本方針

為促進新竹市人口與經濟活動合理分布，改善居民生活與工作環境及有效利用與保育天然資源，現階段土地利用策略，應積極指導土地利用型態及空間結構作有秩序之改變。土地資源管理策略仍以加強土地資源保育為前提，管制山坡地、森林地及各類環境敏感地之開發行為，並以該類地區環境容受力，透過績效管制(Performance control)方式，以為開發管理之依據。

表 6-1 土地使用基本方針綜理表

基本方針	內容
全面落實國土使用管制	為達到國土之保育保安與有效管理，將海域區納入區域計畫實施範圍，並加強未登記土地、海域區及環境敏感地區之土地使用管制。
指認環境敏感地區，並檢討土地使用分區及管制	為確保土地資源之永續利用，依各目的事業主管機關公告範圍指認環境敏感地區，並檢討都市計畫土地使用分區及非都市土地使用分區劃設之適當性，規範開發的容許限度，確保環境永續發展。
強調公平合理機制，改善土地使用變更許可制度	為使各項開發遵循整體土地使用計畫構想，並與相關設施建設相配合，開發申請人申請開發使用時，應依據區域計畫內容，依法申請土地使用變更許可，其需變更現有土地使用分區、使用地或使用強度者，得研提具體開發計畫，負擔土地開發義務，並就可能造成之影響詳予評估，經主管機關許可後始得變更使用分區或使用地類別。
保育優良農地資源，兼顧整體經濟發展	農地為供給糧食不可或缺之資源，為避免破壞優良農地，並兼顧整體經濟發展，農地之變更使用應以區域性、整體性及不影響農業生產環境完整之原則下辦理；另為減輕農地周邊不相容使用對農業生產的衝擊，未來農地變更為工商發展用地者，應預留適當緩衝區，以維護農業生產環境。
加強水資源保育及回收再利用措施，並管制水源地區土地使用種類與規模	為有效保護本區域水資源，位於河川流域與集水區範圍應避免土地過度開發而影響水源涵養及水質維護；並以地下水補注及地表水源維護為前提，除限制影響水質之土地使用類別，並限制其不透水層面積、地表逕流、土壤沖蝕等因素，以確保水資源。因應現況水資源短缺、短期水源供給開發計畫難以推動，應加強各類開發案件節水措施，及水資源回收再利用策略。
落實成長管理措施	為確保生活環境品質，兼顧國土永續發展及社會公平目標，考量公共設施服務水準與財務成本、開發權利義務及損益公平性均衡，指導城鄉發展型態，規範及計畫未來發展地區適度區位、時程、總量及環境品質，並加強落實成長管理措施，以促進國土有效利用。

第二節 土地資源分類

依據全國區域計畫，將環境敏感地區依類型分為災害敏感、生態敏感、文化景觀敏感、資源利用敏感及其他敏感等五類型，並依敏感程度區分為兩級。經新竹市環境敏感地區套疊分析，新竹市涉及之環境敏感地區、與各環境敏感項目相對應之各目的事業主管機關土地使用相關規定及新竹市區域計畫之因應策略等概述綜理如下：

表 6-2 新竹市土地資源分類及環境敏感地區因應策略綜理表

分類	新竹市涉及之環境敏感地區及其土地使用相關規定			新竹市區域計畫因應策略
	環境敏感地區項目		法令依據	
災害敏感地區	第 1 級	河川區域： 河川區域內，禁止有水利法第 78 條規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。	水利法第 78 條及第 78 條之 1	(1)境內主要河川及區域排水包括頭前溪、客雅溪、鹽港溪及柯子湖溪等，應基於水土保持、防止水源污染及其他有關保護水質、水量等需要，針對各級產業排放之污廢水進行控管。 (2)新竹市內有新竹斷層、新城斷層經過，皆為經濟部中央地質調查所指認之活動斷層，經過新竹市境內都市計畫區等人口密集地區，應針對活動斷層兩側 100 公尺範圍進行土地使用管制。 (3)淹水潛勢地區主要分布於沿海及出海口地區，應針對淹水潛勢地區研擬災害防救計畫，並進行土地使用管制。
	第 2 級	(1) 地質敏感區(活動斷層、山崩與地滑、土石流)： A.土地開發行為基地有全部或一部位於地質敏感區內者，應於申請土地開發前，進行基地地質調查及地質安全評估。但緊急救災者不在此限。 B.基地地質調查與地質安全評估方法之認定、項目、內容及作業，依地質敏感區基地地質調查及地質安全評估作業準則規定辦理。	地質法第 8 條、第 9 條	
		(2) 海堤區域： 海堤區域內禁止妨礙堤防排水或安全之行為，海堤區域內設置改建、修復或拆除建造物或其他設施，非經許可不得為之。	水利法第 63 條之 5	

分類	新竹市涉及之環境敏感地區及其土地使用相關規定		新竹市區域計畫因應策略	
	環境敏感地區項目			法令依據
		(3) 淹水潛勢地區 ：經濟部公開之水災潛勢資料僅供防救災資訊揭露及各級政府災防業務執行之參考；相關土地管制或土地利用限制及其他相關措施，應由各目的事業主管機關依法認定。	水災潛勢資料公開辦法第 7 條	(4)新竹市境內分布大面積山坡地，並分布山崩與地滑地質敏感區，主要分布於香山區、東區。未來於山坡地地區及山崩與地滑地質敏感區進行開發，應參酌相關地質調查資料，更須重視山坡地區之水土保持工作，避免於坡度陡峭、有發生地質災害之虞地區從事建築開發。
		(4) 山坡地 ：山坡地應先擬具水土保持計畫者，該計畫未經水土保持主管機關核定前，各目的事業主管機關不得逕行核發開發或利用之許可。	水土保持法第 12 條	
生態敏感地區	第 1 級	(1) 野生動物保護區 ：避免污染及破壞環境等行為。	野生動物保育法第 10 條	(1)新竹市濱海野生動物保護區、客雅溪口及香山濕地野生動物重要棲息環境主要分布於新竹市海域區範圍，除不得破壞其原有生態功能，亦需避免進行非保育目的之發展及任何開發行為。 (2)香山濕地屬國家級重要濕地，位於上述「新竹市濱海野生動物保護區」及「客雅溪口及香山濕地野生動物重要棲息環境」區位，應依據濕地法相關規定辦理。
		(2) 野生動物重要棲息環境 ：經營各種建設或土地利用，應擇其影響野生動物棲息最少之方式及地域為之，不得破壞其原有生態功能。	野生動物保育法第 8 條	
	第 2 級	國家級之重要濕地 ：非經主管機關許可，重要濕地範圍內禁止從事相關行為。	濕地保育法第 25 條	
文化景觀敏感地區	第 1 級	古蹟保存區 ：營建工程及其他開發行為，不得破壞古蹟之完整、遮蓋古蹟之外貌或阻塞其觀覽之通道；政府機關策定重大營建工程計畫時，不得妨礙古蹟之保存及維護。為利古蹟之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制。	文化資產保存法第 22 條、第 30 條	新竹市境內已指定之古蹟共計有 32 處，及歷史建築共計 11 處，且多分布於都市計畫地區內，建議檢討劃設適當分區，以利文化資產之保存及維護。
	第 2 級	歷史建築 ：為利歷史建築之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計	文化資產保存法第 22 條	

分類	新竹市涉及之環境敏感地區及其土地使用相關規定		新竹市區域計畫因應策略
	環境敏感地區項目	法令依據	
	畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制。		
資源利用敏感地區	第 1 級	(1)飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區：不得有污染水源水質之行為。前開行為包括：「非法砍伐林木或開墾土地」、「以營利為目的之飼養家畜、家禽」、「工業區之開發或污染性工廠之設立」、「核能及其他能源之開發及放射性核廢料儲存或處理場所之興建」、「新社區之開發。但原住民族因人口自然增加形成之社區，不在此限」、「高爾夫球場之興、修建或擴建」、「土石採取及探礦、採礦」、「規模及範圍達應實施環境影響評估之鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發」及「道路及運動場地之開發，未經主管機關及目的事業主管機關同意者」等，另前項行為(除「道路及運動場地之開發，未經主管機關及目的事業主管機關同意者」外)，為居民生活所必要，且經主管機關核准者，不在此限。	飲用水管理條例第 5 條
		(2)森林(國有林事業區、保安林之森林區)：經編為林業用地之土地，不得供其他用途之使用。但經徵得直轄市、縣(市)主管機關同意，報請中央主管機關會同中央地政主管機關核准者，不在此限。	森林法第 6 條
	第 2 級	(1)自來水水質水量保護區：自來水法規定禁止或限制貽害水質與水量之行為：土石採取或探礦、污染性工廠、設置垃圾掩埋場或焚化爐、高爾夫球場之興建或擴建、核能或其他能源之開發、放射性廢棄物儲存或處理場所之興	自來水法第 11 條

分類	新竹市涉及之環境敏感地區及其土地使用相關規定		新竹市區域計畫因應策略
	環境敏感地區項目	法令依據	
	建及其他足以貽害水質、水量，經中央自來水主管機關會商目的事業主管機關公告之行為等。各項行為，為居民生活或地方公共建設所必要，且經主管機關核准者，不在此限。 (2)礦區(場)、礦業保留區、地下礦坑分布地區：目的事業主管機關認為有必要時，得指定礦種及區域作為礦業保留區，禁止人民採探；另山坡地有危害安全之礦場或坑道者，不得開發建築。	礦業法第 29 條、建築技術規則建築設計施工編第 262 條	
其他敏感地區	新竹市境內其他敏感地區項目包含航空噪音防制區、公路兩側禁建限建地區、高速鐵路兩側限建地區、重要軍設施管制區之禁限建地區等，本類型環境敏感地區土地，得納入申請設施型使用分區變更或使用地變更編定案件之範圍，並應依各該目的事業主管法令規定辦理。		新竹市境內其他敏感地區項目為航空噪音防制區、國道 1 號及國道 3 號兩側禁建限建地區、高速鐵路兩側限建地區及軍事機場高度禁限建地區，進行建築開發行為應依各該目的事業主管法令規定辦理。

第三節 全市土地使用綱要計畫

一、新竹市土地空間利用計畫

(一)都市土地

依全國區域計畫之指導，基於環境永續發展及政府資源有效利用，城鄉發展應優先使用既有都市計畫地區，透過辦理都市更新、開發都市整體發展地區或政策引導等方式，將居住、商業及產業等相關活動儘量引導至都市計畫地區。倘有新增住商發展需求(如當地都市計畫之發展率超過80%者)，且確實無法將人口引導鄰近都市計畫地區者，應優先變更使用既有都市計畫農業區(非屬優良農地者)為原則，以符合成長管理及集約使用概念。

爰此，新竹市各都市計畫區應於新竹市區域計畫發布實施後，依本案於第四章所指認，針對位於都市計畫範圍內之發展策略區範圍及海岸防護範圍優先進行變更與檢討（如圖 6-1 所示），以滿足都市發展之所需。

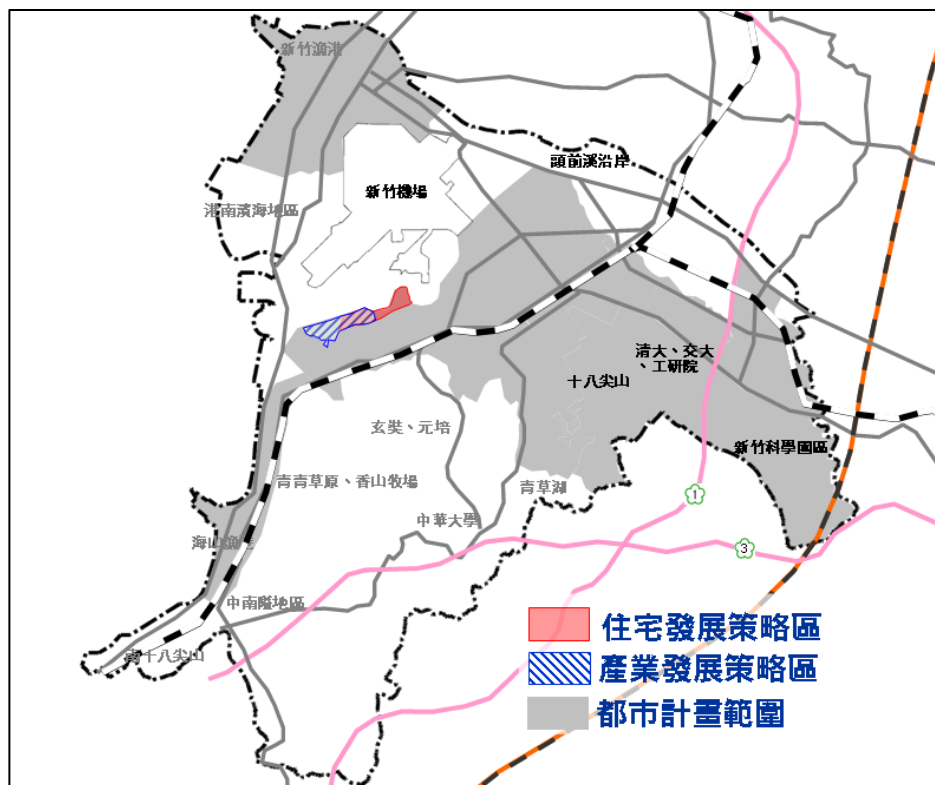


圖 6-1 都市計畫範圍內發展策略區分布示意圖

(二)新訂擴大都市計畫發展策略

依「全國區域計畫」指導及「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫政策檢討方向」(內政部區委會 101 年 2 月 9 日第 305 次審查會議決議)指示，未來各直轄市、縣市區域計畫內如確有調整新訂或擴大都市計畫範圍需求者，應一併以全縣(市)觀點進行規劃分析，研擬都市計畫整體發展構想，並擬定都市發展總量及成長管理措施，以引導空間有秩序發展，且各直轄市、縣(市)區域計畫公告實施後，新訂或擴大都市計畫案件不得零星提出申請。

1.新訂擴大都市計畫區位指認

參考「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」規定，考量新竹市重大建設計畫效益、重點人口成長地區、行政院 83 年 6 月 27 日台 83 內字第 24484 號函同意新竹市全市轄區納入都市計畫等，藉由指認目標年 115 年新訂擴大都市計畫優先區位，透過策略性引導進行城市空間佈局，合理規劃各地區機能分工。建議區位如表 6-3。

表 6-3 新竹市新訂都市計畫綜理表

都市機能分類	新訂都市計畫區位	面積(公頃)	可容納人口(人)
住商型	1. 新訂頭前溪沿岸地區都市計畫	約 379	35,000
	2. 新訂新竹機場附近地區都市計畫	約 1806	41,500
	3. 新訂香山交流道附近地區都市計畫	約 382	15,000
合計		約 2567	91,500

2.規劃原則

- (1)位屬環境敏感地區之土地，應考量環境敏感特性規劃為保護、保育、或其他適當分區，並於土地使用分區管制規範合適開發強度、容許使用項目等規定。
- (2)如屬經農業主管機關認定為農業生產或經營地區，或經調查農地地主具有保留農地耕作意願者，需優先規劃為農業區。
- (3)公共設施規劃除符合基礎環境需求外，需強化防災、滯洪、生態等都市機能。
- (4)新訂都市計畫區位應位屬本案第四章所指認之「發展策略區」，並依據都市機能性質，規劃延續在地文化特色、發展紋理及自然地景之土地利用內容，並配合中央、地方重大建設效益，規劃為適當產業機能

分區，以符合跨域整合加值方案政策。本案共指認3處新訂都市計畫區(詳圖6-2)：

- A.新訂頭前溪沿岸地區都市計畫：於頭前溪與新竹市中心之間地區，配合台鐵六家線千甲站大眾運輸機能之建設效益及地方發展需求，合理配置住宅及商務服務業空間。
- B.新訂新竹機場附近地區都市計畫：於新竹機場與新竹市中心之間地區，考量保存既有社區聚落空間紋理，配合交通動線系統，建構高品質之居住、商務服務及產業發展腹地。
- C.新訂香山交流道附近地區都市計畫：於國道三號香山交流道周邊區域，考量既有內湖、中隘及南隘等社區聚落空間紋理，配合交通動線系統，建構高品質之居住及休閒遊憩發展腹地。

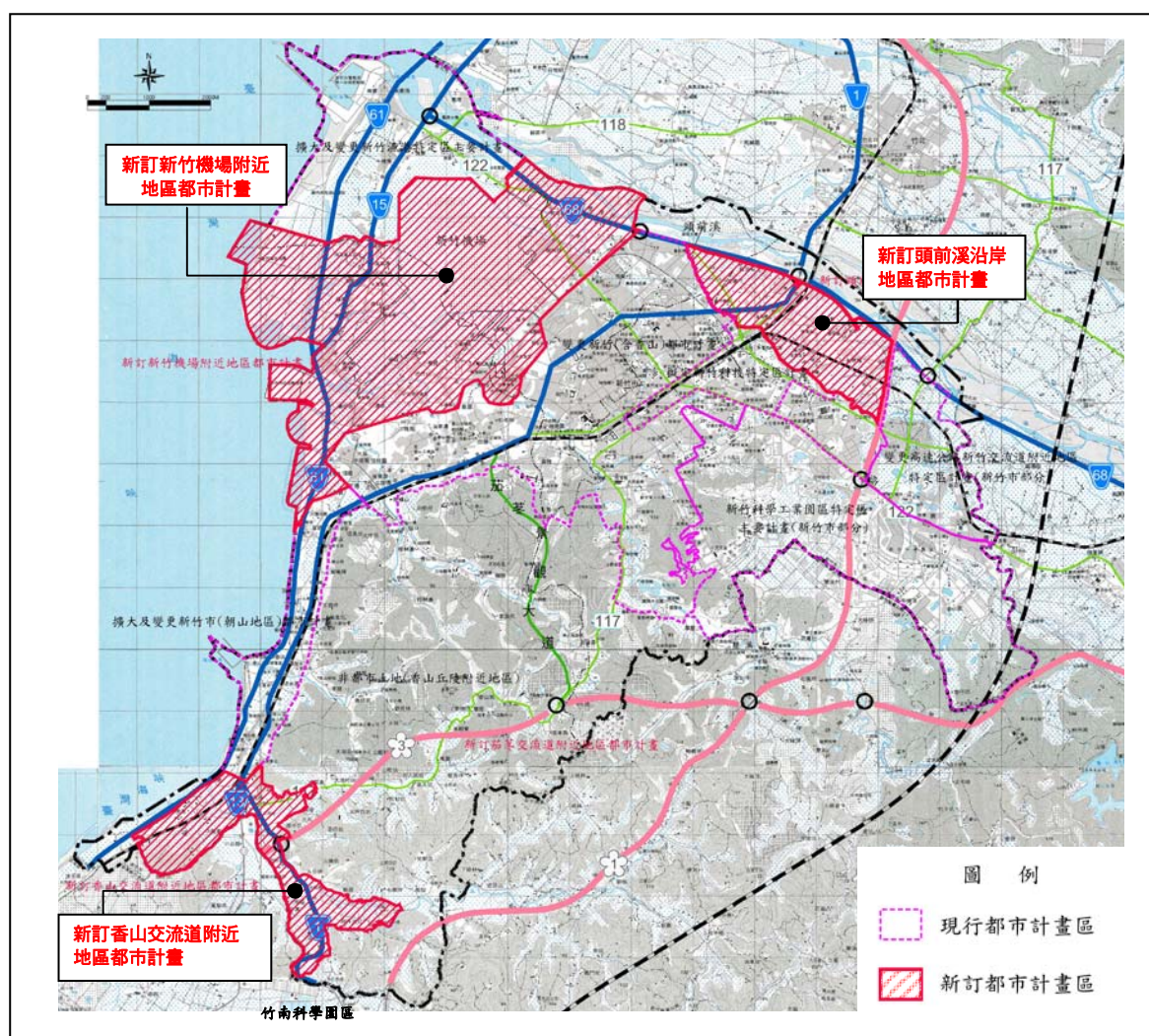


圖 6-2 新竹市新訂都市計畫區位示意圖

3.開發方式

依據行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函示，新訂、擴大都市計畫除符合內政部所規定之八項原則外，應以區段徵收辦理開發，並辦理區段徵收公益性必要性評估作業。如不採區段徵收應專案層報行政院核示，改採其他開發方式。

4.新訂都市計畫與環境敏感地區(第 1 級、第 2 級)套疊分析說明

「環境敏感地區」就其敏感程度區分為 2 級。其中第 1 級環境敏感地區以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則(即屬第 1 級應盡量避免開發利用)；第 2 級環境敏感地區為考量某些環境敏感地區對於開發行為的容受力有限，為兼顧保育與開發，加強管制條件，規範該類土地開發(即屬第 2 級為有條件開發之彈性空間)。四處新訂都市計畫與環境敏感地區(第 1 級、第 2 級)套疊說明如後，詳表 6-4、圖 6-3 及圖 6-4。

表 6-4 新訂都市計畫與環境敏感地區(第 1 級、第 2 級)套疊分析說明綜理表

新訂都市計畫地區	環境敏感地區(第 1 級、第 2 級)套疊分析說明		
	分級	分布區位說明	開發因應
新訂頭前溪沿岸地區都市計畫	第 1 級	無。	未來如申請開發，應加強污水處理及防災等相關內容。
	第 2 級	主要位於頭前溪水系自來水水質水量保護區，局部位於航空噪音防制區及活動斷層(新竹斷層)、優良農田敏感地。	
新訂新竹機場附近地區都市計畫	第 1 級	局部位於河川及區域排水設施外(中央區域排水-客雅溪)。	未來如申請開發，應加強整地排水、污水處理、防災及開發量體強度等相關內容。
	第 2 級	主要位於淹水潛勢地區、航空噪音防制區及軍事機場高度禁限建地區，局部位於頭前溪水系自來水水質水量保護區、優良農田敏感地。	
新訂香山交流道附近地區都市計畫	第 1 級	局部位於河川及區域排水設施(中央區域排水-鹽港溪)。	未來如申請開發，應加強山坡地整地排水及防災等相關內容。
	第 2 級	主要位於山坡地及淹水潛勢地區，局部位於公路兩側禁限建地區(國道三號)、優良農田敏感地。	

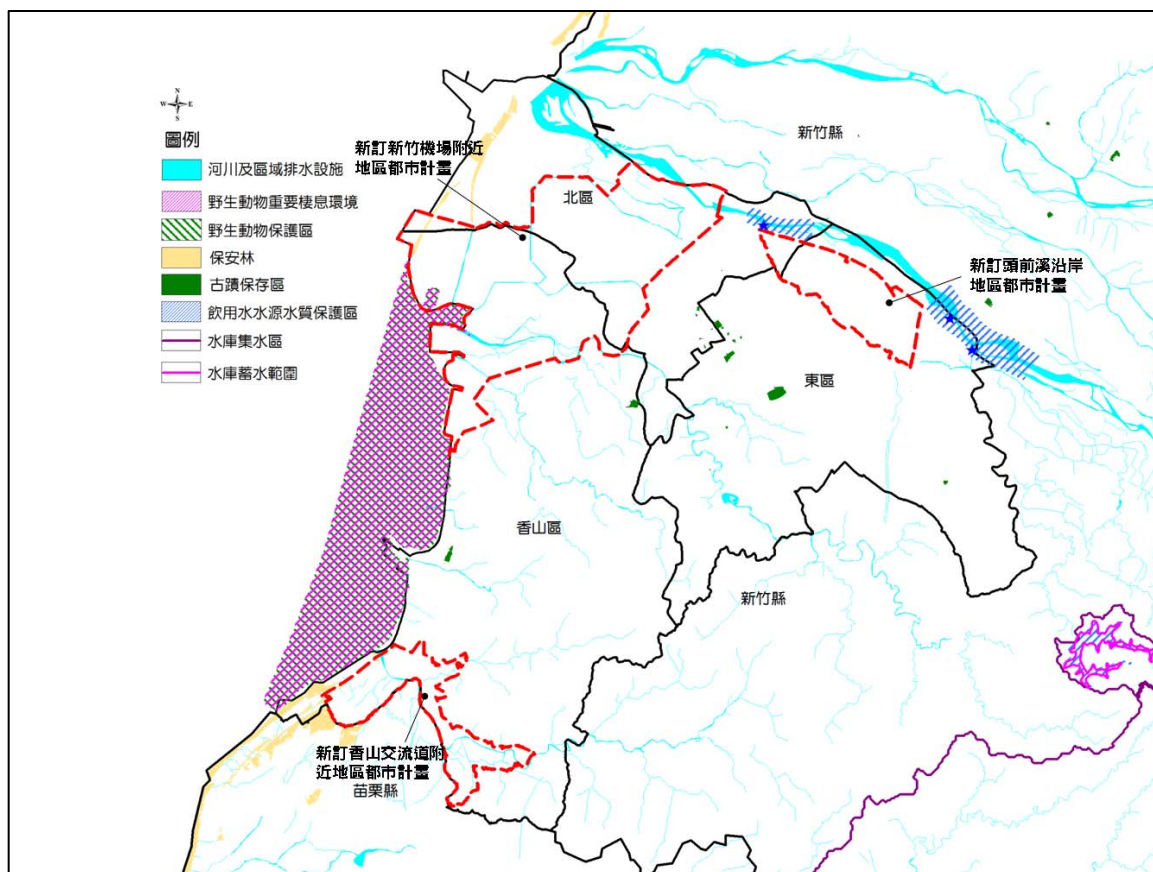


圖 6-3 新訂都市計畫區位套繪環境敏感區(第 1 級)示意圖

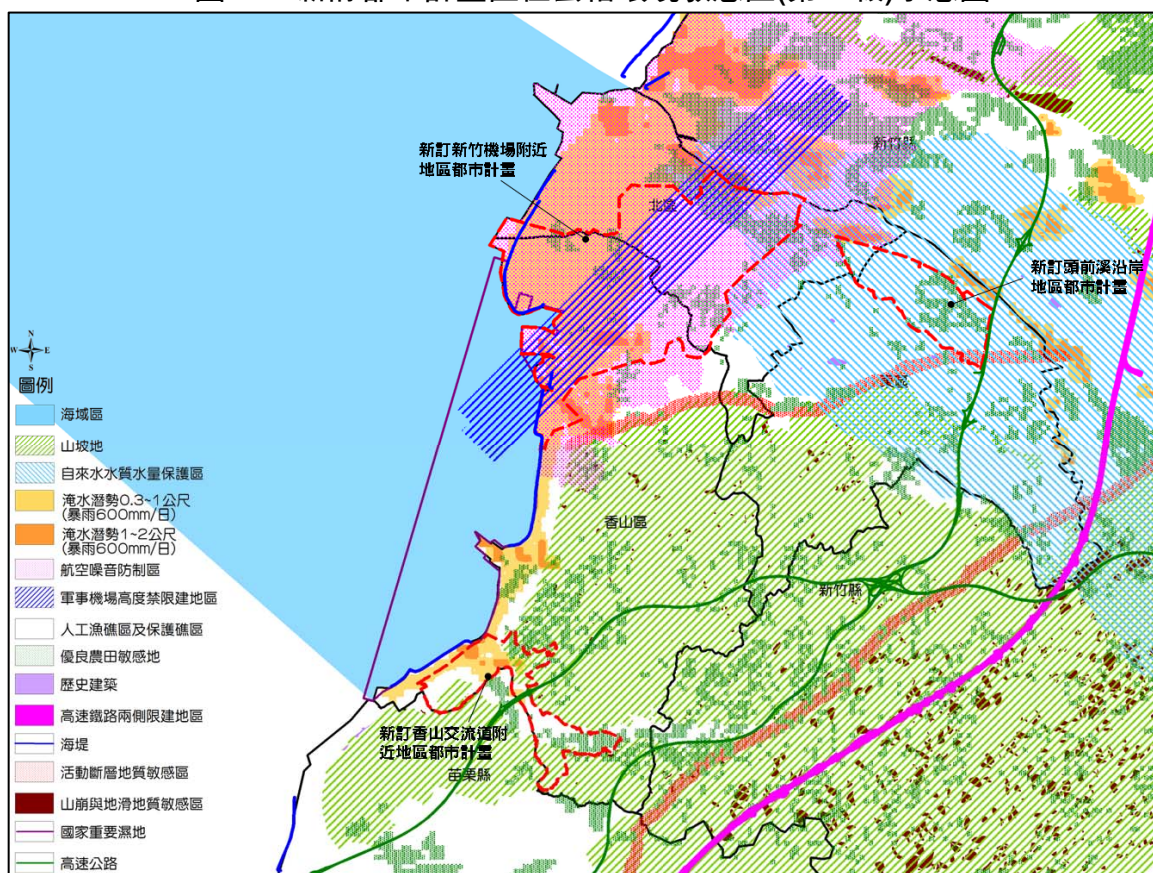


圖 6-4 新訂都市計畫區位套繪環境敏感區(第 2 級)示意圖

(三)設施型使用分區(以觀光遊憩機能為主)發展策略

本案於第五章所指認之「觀光發展策略區」共 5 處，其中除「一平方公里舊城區-1916 園區-十八尖山」及「南寮漁港(漁人碼頭)」位於都計區內，以及「南十八尖山」位於「新訂香山交流道附近地區都市計畫」範圍內，「港南濱海地區」位於「新訂新竹機場附近地區都市計畫」範圍內，其餘一處「青青草原」應依「全國區域計畫」指導原則，排除 1 級環境敏感區之範圍，指認為設施型使用分區(以觀光遊憩機能為主)，區位詳圖 6-5 所示。

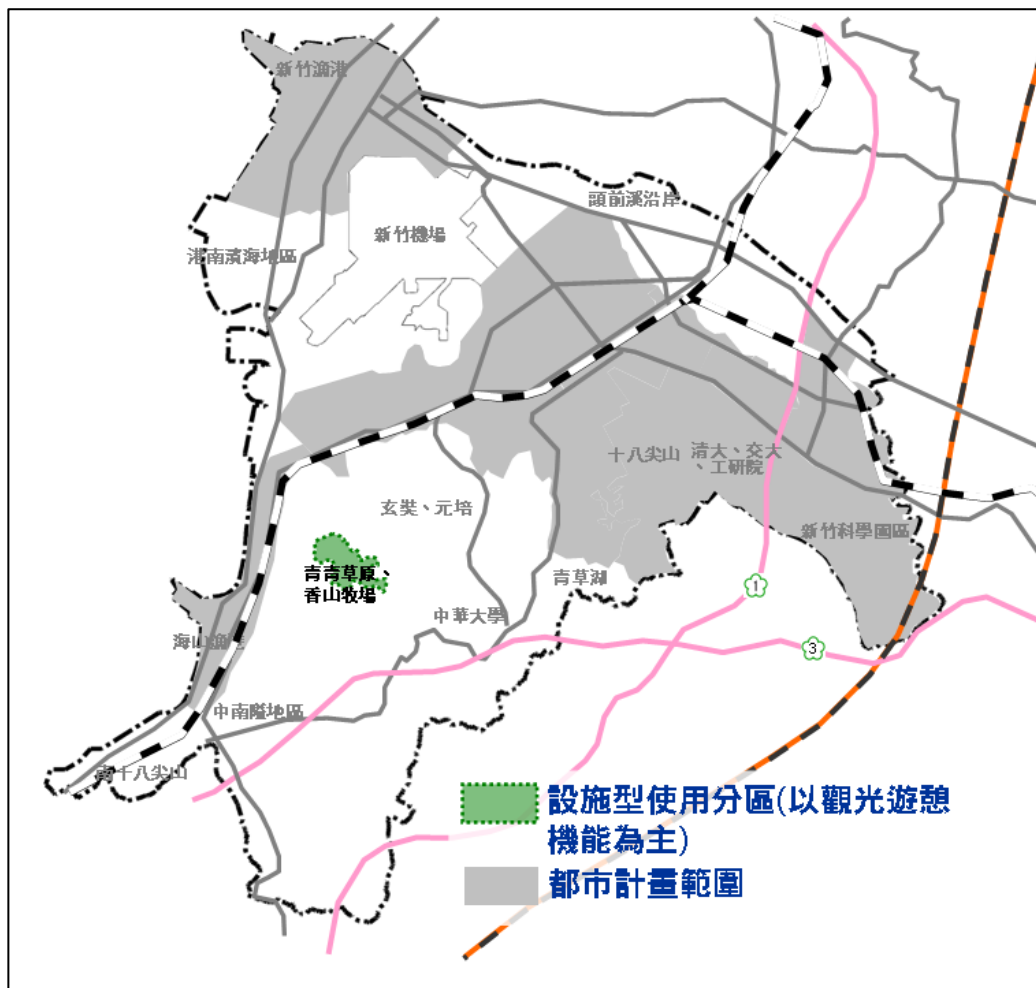


圖 6-5 設施型使用分區分布示意圖

(四)海岸及海域

依「全國區域計畫(102.10)」，對海岸及海域區之利用管理應以「減量」、「復育」為原則，針對「海岸地區」及「海域區」之空間使用綱要計畫分述如下。

1.海岸地區

依內政部 96 年 1 月 30 日臺內營字第 0960800355 號公告，新竹市海岸地區範圍如圖 6-6 所示。

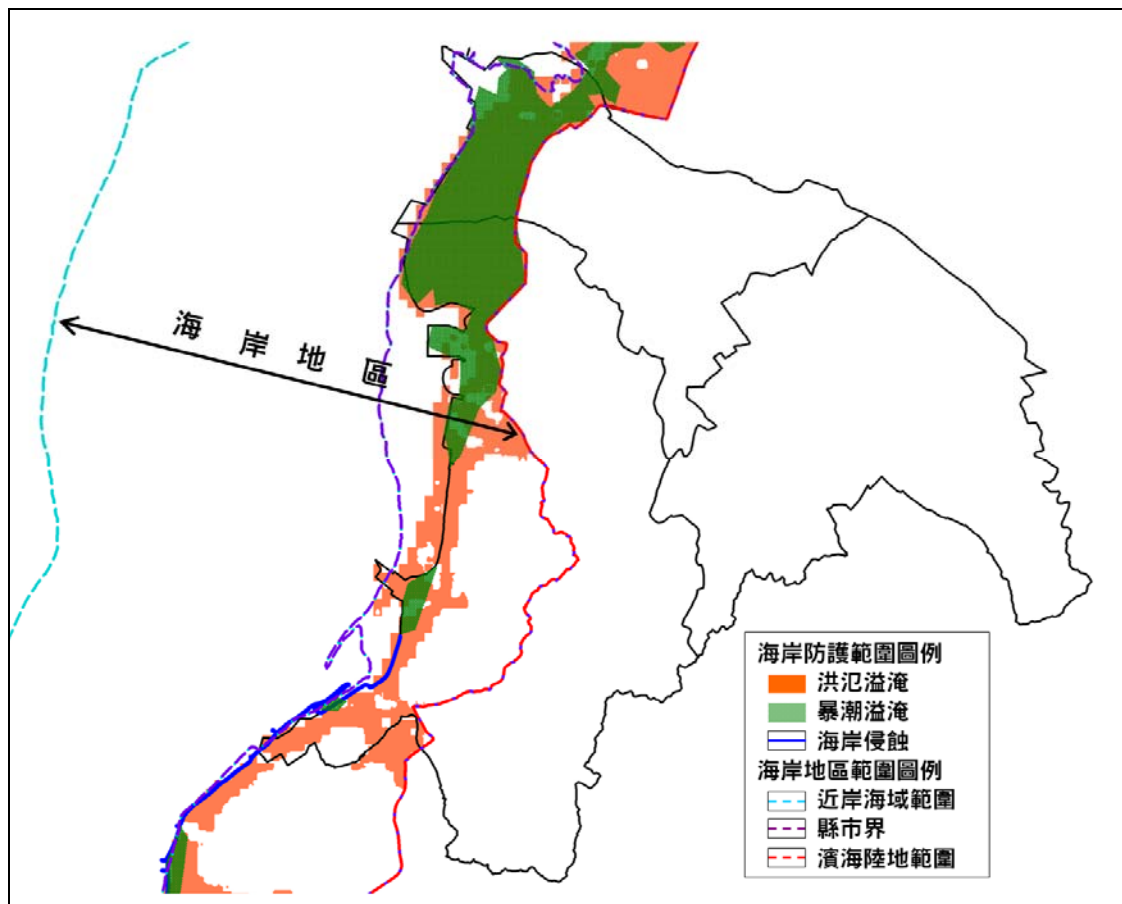


圖 6-6 海岸地區及海岸防護範圍示意圖

土地利用管理原則及土地分區管制則依全國區域計畫之指導說明如下：

(1)土地利用管理原則

海岸地區之土地利用管理原則包括一般性利用管理原則、自然環境保護原則及災害防護原則。

A.一般性利用管理原則

(A)海岸之利用管理目標為促進海岸地區天然資源之保育利用，各種開發利用行為應更為審慎，以達成海岸土地最適利用；同時確

保民眾親水權、公共通行權及公共水域之使用權。基於國家長期利益，海岸資源保護、災害防護與開發利用應兼籌並顧，開發利用過程中，對自然環境有重大之影響者，應以保護與防護為優先考慮。

(B)海岸各種設施興建，除考量防災安全需要外，應避免影響生態棲息環境及對視覺景觀之衝擊。

(C)海岸工程之施設，應避免造成鄰近海岸線之侵蝕或淤積。

B.自然環境保護原則

(A)海岸地區之潟湖、珊瑚礁岩、紅樹林、沙丘、保安林等自然資源兼具天然屏障機能，應予保護。

(B)無人島嶼應納入保育範圍。

(C)臺灣沿海地區自然環境保護計畫之保護標的或資源條件有減損或劣化情形者，應加強復育工作。

(D)為維護保育地區生態環境之完整，海岸地區應避免興建非必要施設，以確保自然海岸線不再降低，維持自然環境平衡，並營造自然生態景觀海岸。

(E)海岸潮間帶為水陸交互影響的環境敏感地區，生態景觀資源豐富，各目的事業使用應避免施設非必要人工設施。

(F)海岸地區進行各類型建設或計畫，皆應妥適規劃，避免破壞原有之自然生態環境，有改變自然海岸線之地形地貌者，該建設或計畫主辦機關應規劃生態補償措施，以維護自然海岸。

(G)新竹市政府應針對海岸地區自然資源、生態系及環境相關議題，辦理環境資源調查，評估資源狀況，調整保育經營管理策略。

(H)內政部應利用國土利用監測，掌握自然海岸線及「沿海地區自然環境保護計畫」之「自然保護區」及「一般保護區」土地利用變異情形，適時提供直轄市、縣(市)政府以管理土地使用狀況。

C.災害防護原則

(A)為因應氣候變遷，應考量安全防災需要，積極調整海岸地區之土地使用計畫(都市計畫、非都市土地使用分區、使用地及管理措施)。

(B)為防治海岸災害，預防海水倒灌、國土流失，保護民眾生命財產安全，應綜合分析海岸侵蝕、洪氾溢淹、暴潮溢淹、地層下

陷、其他潛在災害等因子，研析評估「海岸防護範圍」，檢討防災對策，並調整相關土地使用計畫。

(C)海岸防護範圍劃設應分析評估海岸災害之潛勢，及災害之影響程度與地區，考量安全需要，綜合界定海岸防護範圍。其災害潛勢之評估原則如下：

a.暴潮溢淹：應考慮地面高程低於 50 年重現期暴潮位，且低於平均海平面等因素之低窪地區。

b.海岸侵蝕：應經海岸地形相關調查研究認定為海岸嚴重侵蝕地區，且評估是否該海岸段已無緩衝帶。

c.洪氾溢淹：海岸地區範圍內，參考經濟部水利署之淹水潛勢圖，評估其淹水深度與淹水範圍。

d.地層下陷：海岸地區範圍內，依據經濟部水利署公告之嚴重地層下陷地區。惟新竹市境內並無嚴重地層下陷地區。

(D)海岸防護範圍，如辦理新訂或擴大都市計畫、或開發利用，應先評估其土地適宜性，並應加強防護設施及安全性。

(E)海岸侵蝕影響範圍，應避免建築物之興建。

(F)海岸侵蝕、洪氾溢淹與暴潮溢淹影響範圍，為避免複合型災害發生，除已具安全防護設施者外，應避免重大能源(如電力設施)、化學工業廠房之設置。

(2)土地分區管制

土地分區管制包括一般事項管制、沿海保護區之管制及海岸防護範圍之管制。

A.一般管制事項

(A)於海域區申請築堤排水填土造陸之開發，應以「行政院專案核准之計畫」或經中央目的事業主管機關核准興辦之電信、能源等公共設施等公用事業為限。

(B)因應氣候變遷防災安全需要，對海岸地區開發行為之建築基地如位於「高潮線」向岸 50 公尺範圍、高程 7 公尺以下，且無堤防保護之下列情形，應分析颱風暴潮及波浪溯上對基地之影響，並規劃適當安全防護措施，經相關技師簽證其安全性，始得辦理下列事項：

a.辦理非都市土地設施型使用分區變更案件。

- b.興建供公眾使用建築物，且建築基地面積達一定規模以上(如 6,000 平方公尺)，於辦理使用地變更、容許使用審查作業納入審查項目；建築基地如屬都市計畫範圍者，建議納入新竹市都市設計審查。
 - c.設置廢棄物回收儲存清除處理設施、具污染可能之工業設施(如石油化學工業、金屬冶煉工業等)、土石碎解洗選加工設施、堆置收容營建剩餘土石等類型設施，以免汙染海岸及海洋資源。
- (C)為避免突堤效應造成海岸線破壞，於海域區或未登記土地新增突出海岸垂直線一定長度以上之人工設施構造物，目的事業主管機關審理與辦事業計畫，應以 50 年回歸週期評估對鄰近海岸侵蝕或淤積影響，如有侵蝕影響應規劃防護措施。
- (D)針對前 2 項管制事項規定，應檢討限縮相關規定(都市土地、非都市土地容許使用項目及許可使用細目，以及目的事業計畫審查規定)。
- (E)依「促進離島永續發展方針」，無人離島除必要之氣象、科學研究、環境教育、導航及國防設施外，避免開發及建築。採石、挖海砂、採伐林木以及進行農漁或其他生產等活動，應先經目的事業主管機關同意。

B.沿海保護區之管制

新竹市海岸地區非位於行政院 73 年 2 月 23 日臺 73 交字第 2606 號函、76 年 1 月 23 日臺 76 內字第 1616 號函所核定劃設之海岸保護區範圍，爰未擬定沿海保護區範圍檢討及管制事項。

C.海岸防護範圍之管制

- (A)海岸防護範圍內之土地使用，基於安全考量，調整土地使用及其強度：
- a.屬都市計畫者，應避免規劃高強度土地使用分區。新竹市沿海之都市計畫區，包括「新竹漁港特定區計畫」、「新竹市(朝山地區)都市計畫」、「新竹(含香山)都市計畫」，以及本案指認之「新訂機場附近地區都市計畫」、「新訂香山交流道附近地區都市計畫」，皆有部份位於海岸防護區之暴潮溢淹、洪氾溢淹地區（詳圖 6-7）；故區域計畫公告實施後，海岸防護範圍應循都市計畫檢討程序，降低土地使用強度；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討都市計畫

之土地使用計畫。如無法調整土地使用，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排水、滯(蓄)洪及相關防護措施。

b.屬非都市土地者，以維持原使用分區及使用地編定為原則；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討使用分區及使用地。辦理設施行使用分區或使用地變更時，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排水、滯(蓄)洪及防護措施。

(B)屬海岸侵蝕者，經新竹市政府考量安全需要，依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍。除防災必需外，避免採取砂土，挖掘土地、堆土、挖掘水道、抽用地下水、堆置木材、土石、廢棄物等行為。

(C)屬洪氾溢淹及暴潮溢淹者，經新竹市政府考量受災影響程度，劃設指定高腳屋建築適用範圍或依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍。

(D)除已妥適規劃相關防護設施外，海岸防護範圍應避免設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽，以免為及民眾及動、植物生命。既有設施如無法遷移，應加強防洪排水、滯(蓄)洪及防護設施。

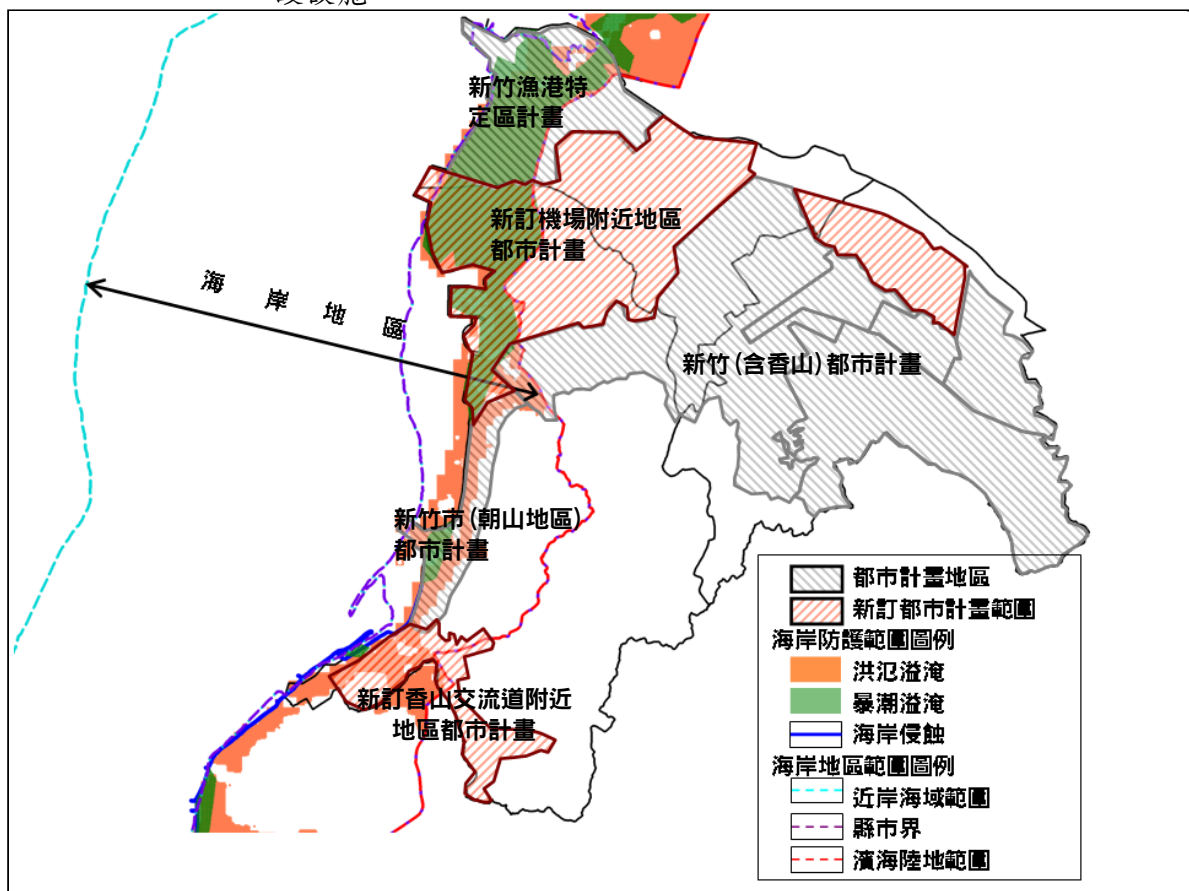


圖 6-7 海岸地區、海岸防護範圍及都市計畫地區範圍示意圖

2. 海域區

依全國區域計畫之指導，「海域區」係指「自己登記土地外圍之地籍線起至領海外界線間(包括潮間帶、內水、領海範圍)未登記水域」，並屬於「第 2 級環境敏感區」，惟於海域區容許、許可使用機制尚未建立前，應依各目的事業法令規定核准使用，並依全國區域計畫，即下述之「土地分區管制原則」與「海域用地容許使用之審查條件」進行管理。

(1) 土地分區管制原則

- A. 海域區之利用應以生態保育為原則，於海域區容許、許可使用機制尚未建立前，應依各目的事業法令規定核准使用。
- B. 海域區之開發利用應以確保防災設施之設置或使用、公共通行權及公共使用權為優先。
- C. 海域區涉及洋流空間流動性、功能多元性和海域無法切割之特性，無法於海域空間劃設地籍管理，且海域區除部分設施外，同時可存在許多活動行為，為釐清用海秩序，應以「行為」控管海域使用，並依各種行為對海域環境衝擊程度，分級建立容許使用審查機制。

(2) 海域用地容許使用之審查條件

- A. 在不影響海域永續利用之前提下，對現況使用影響具處理對策者。
- B. 不違反法律或地方政府自治法規所為之海域利用或海洋保育、水產資源保育規定者。
- C. 對環境保護、自然保育及災害防護提出適當考量。
- D. 海域經濟利用之行為，應以公共利益為優先考量。

(五) 農地資源

1. 農地資源規劃原則

依全國區域計畫(102 年 10 月)之指導，行政院農委會 100 年度委託「估算我國潛在糧食自給率及最低糧食需求之研究」計畫模擬結果，我國於完全無法進口糧食之非常時期，農地以熱量最大化之利用，維持國民每人每日基本熱量及營養結構所需之農地面積為 74 萬至 81 萬公頃，並將其分派至各縣市，惟新竹市非 101 年度行政院農委會協助辦理農地資源分類分級劃設作業之縣市，爰尚未載明新竹市宜維護之農地資源面

積總量，僅指示在未辦理農地分類分級作業完成前，農地使用分區均維持現況(特定農業區或一般農業區)，不予變更。

新竹市政府依全國區域計畫指導，於 104 年完成新竹市農地分類分級作業，依其成果，新竹市目前農地總量為 4,290.1353 公頃，其中第一種農業用地計 1,183.2553 公頃，第二種農業用地計 2,099.8996 公頃，第三種農業用地計 727.7815 公頃，第四種農業用地計 279.1989 公頃，另考量新竹市近十數年來，人口、工商產業持續快速成長，以及目前有新訂都市計畫刻正規劃中，都市發展土地需求殷切，因此建議新竹市農地存量建議保持在 0.29 ~ 0.33 萬公頃。

表 6-5 新竹市農地資源面積統計一覽表

(單位：公頃)

使用分區		第一種 農業用地	第二種 農業用地	第三種 農業用地	第四種 農業用地	小計	屬第一、 二、四種農 業用地
特定 農業區	公頃	9.42	1,017.79	304.79	4.94	1,336.94	1,032.15
	%	0.80	48.47	41.88	1.77	31.16	28.97
一般 農業區	公頃	170.12	221.07	69.92	43.51	504.62	434.70
	%	14.37	10.53	9.61	15.58	11.76	12.20
都市計畫 農業區	公頃	0.36	265.13	265.701	0.12	531.32	265.61
	%	0.03	12.63	36.51	0.04	12.39	7.46
其他分區 農牧用地	公頃	1,003.36	595.90	87.36	230.64	1,917.26	1,829.90
	%	84.80	28.37	12.00	82.61	44.69	51.37
總計	公頃	1,183.26	2,099.89	727.78	279.21	4,290.14	3562.36
	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：新竹市農地資源分類分級劃設與標繪作業計畫，新竹市政府，104 年 10 月。

2. 農地資源存量檢討成果

依據目前新竹市預計新訂之都市計畫區以及劃設設施型土地使用分區之區位變更後，受影響之第一級農地、第二級農地及第四級農地之農地資源面積約 627.86 公頃。其中擬釋出農地資源主要為新訂都市計畫區，影響農地資源面積達 835.17 公頃，以新訂新竹機場附近地區都市計畫(358.49 公頃)最多。

另依前述章節所示，未來新竹市人口仍持續成長，未來城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先考量範圍，第一優先次序為都市計畫地區之推動都市更新地區及整體開發地區，其次為都市計畫農業區，希望未來人口可以導向都市計畫區集中。

目前新竹市各都市計畫農業區面積位於第一種農業用地、第二種農業用地及第四種農業用地之農地資源面積約為 260.73 公頃，其中新竹(含香山)都市計畫地區為配合現況人口成長，及農業區緊鄰市區有新增居住用地需求，需釋出都市計畫農業區；另高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)地區為配合未來產業發展植物工廠設置，將釋出都市計畫農業區轉型為農業加值專用區，因此，未來該二處都市計畫地區之農業區釋出變更，將略為減少農地資源之存量。

表 6-6 新竹市各都市計畫農業區農地資源面積統計表

(單位：公頃)

都市計畫區	第一種 農業用地	第二種 農業用地	第三種 農業用地	第四種 農業用地	總計	屬第一、二、 四種農業用地
新竹(含香山)都市計畫	0.00	16.84	97.83	0.12	114.79	16.96
高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	0.00	41.96	24.04	0.00	66.00	41.96
新竹市(朝山地區)都市計畫	0.31	22.92	92.58	0.00	115.81	23.23
新竹漁港特定區計畫	0.00	178.58	49.98	0.00	228.56	178.58
小計	0.31	260.30	264.43	0.12	525.16	260.73

經由上述資料顯示，未來在新訂都市計畫區、新增設施型土地使用分區與未違背各都市計畫農業區發展定位之條件下，釋出之第一、二、四種農業用地面積共計約 686.60 公頃，依全國區域計畫及新竹市農地分類分級作業成果之指導，新竹市建議維護之農地存量為 0.29 ~ 0.33 萬公頃，現況第一、二、四種農業用地總量(3,562.36 公頃)扣除釋出之總量(731.60 公頃)後，餘量為 2,830.76 公頃，略低於前述宜維護之總量，故未來新訂都市計畫地區仍需於適當地區劃設都市計畫農業區，以補足新竹市應維護之農地資源。

表 6-7 擬釋出農地資源面積統計表

(單位：公頃)

項目	第一種 農業用地	第二種 農業用地	第三種 農業用地	第四種 農業用地	總計	屬第一、二、 四種農業用地
新訂香山交流道附近地區都市計畫	18.68	114.70	78.09	19.91	231.38	153.29
新訂前頭溪沿岸地區都市計畫	0.00	106.44	6.74	0.00	113.18	106.44

項目	第一種 農業用地	第二種 農業用地	第三種 農業用地	第四種 農業用地	總計	屬第一、二、 四種農業用地
新訂新竹機場附近 地區都市計畫	0.00	358.48	132.17	0.01	490.66	358.49
劃設設施型土地 使用分區之區位	46.35	0.00	0.00	8.11	54.46	54.46
都市計畫農業區釋出 之區位	0.00	58.80	121.87	0.12	180.79	58.92
小計	65.03	638.42	338.87	28.15	1,070.47	731.60

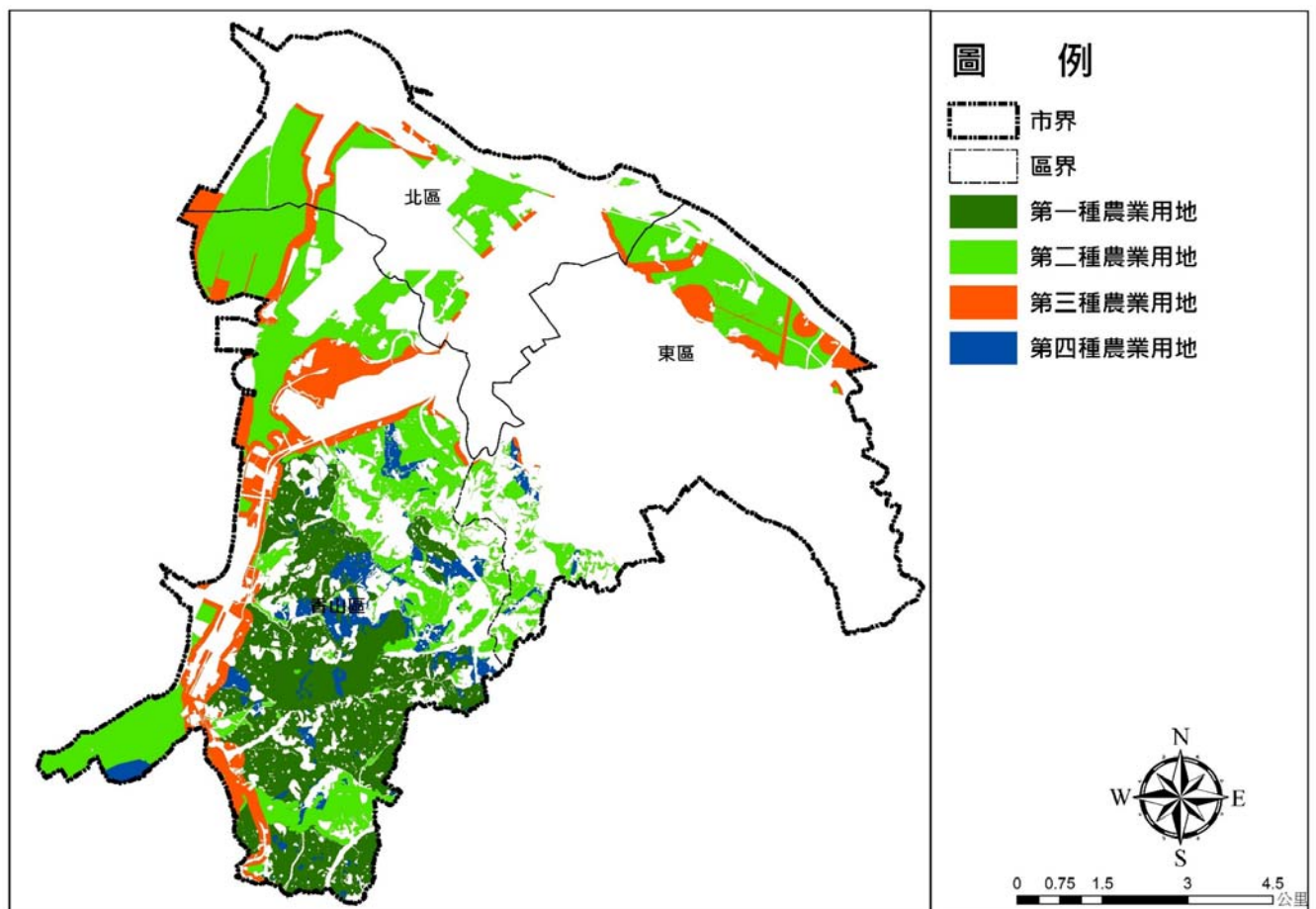


圖 6-8 新竹市農地資源分類分級劃設成果示意圖

二、全市土地使用綱要計畫

綜合前述重要發展地區之指認，全市土地使用綱要計畫圖主要呈現內容如下說明(如表 6-8 及圖 6-9 所示)：

(一)土地資源分區

全國區域計畫就土地資源之敏感類型指認 5 類 51 項之「環境敏感地區」，並依其敏感程度劃分為 2 級。

(二)重要發展地區

主要包括市內既有之都市計畫地區、重要交通節點地區、各類發展策略區(包括住宅、產業與觀光)，及依發展策略區所進一步指認出之開發方式(包括納入都市計畫通盤檢討辦理、新訂都市計畫或指認為「得申請設施行使用分區變更區位」等)，並以編號索引聯接至各相關計畫(如表 6-8 及圖 6-9 所示)。

(三)交通幹線及主要設施

含境內既有之軌道系統(高鐵、台鐵)、既有道路系統(國道、省道、縣道)及計畫重要道路系統(快速道路、生活圈道路等)；主要設施則包含鐵路及高鐵車站等設施。

(四)海岸地區

係指依相關規定屬海岸地區範圍，應依上述海岸地區土地使用管制原則進行分區管制，以達資源保育與環境保護目的，並於土地使用綱要計畫示意圖內直接標明。

表 6-8 全市土地使用綱要計畫綜整說明表

空間發展 佈局類型	編號	開發方式	備註
住宅發展策略區	住-1	指認為「新訂機場附近地區都市計畫」。	因應舊市區成長需求、鼓勵 TOD 導向式發展並有效引導都市邊緣不適農作農業區之釋出，指認頭前溪附近地區、機場附近地區、新竹(含香山)都市計畫範圍內農業區等為住宅發展策略區，主要分布於商務發展區內。
	住-2	指認為「新訂頭前溪附近地區都市計畫」。	
	住-3	建議納入「新竹(含香山)都市計畫」通盤檢討辦理。	
	住-4	指認為「新訂香山交流道附近地區都市計畫」。	因應香山丘陵地區既有社區發展需求並引導開發，指認香山交流道附近地區及中南隘附近地區為住宅發展策略區，主要分布於休閒及生活發展區內。
產業發展策略區	產-1	納入「新訂機場附近地區都市計畫」辦理。	1. 因應北台及竹市產業政策，指認機場附近地區為產業發展策略區(包括食品生技園區及其他產業用地)。 2. 為提供足量的商務服務用地，鼓勵引入生產者服務業以營造吸引產業留駐新竹市，強化科學園區外溢效果，指認頭前溪沿岸地區、浸水地區、機場附近地區等為產業發展策略區，主要分布於商務發展區內。
	產-2	納入「新訂機場附近地區都市計畫」辦理。	
	產-3	納入「新竹(含香山)都市計畫」通盤檢討辦理。	
	產-4	納入「新訂頭前溪附近地區都市計畫」辦理。	
觀光發展策略區	觀-1	納入並指認「新訂機場附近地區都市計畫」。	為發揚新竹市豐饒的景觀遊憩資源且明確引導觀光資源之挹注，本案指認港南濱海地區、青青草原與香山牧場範圍及南十八尖山為觀光發展策略區，主要分布於休閒及生活發展區內。
	觀-2	指認為「得申請設施型使用分區變更區位(以觀光遊憩機能為主)」。	
	觀-3	納入並指認「新訂香山交流道附近地區都市計畫」。	

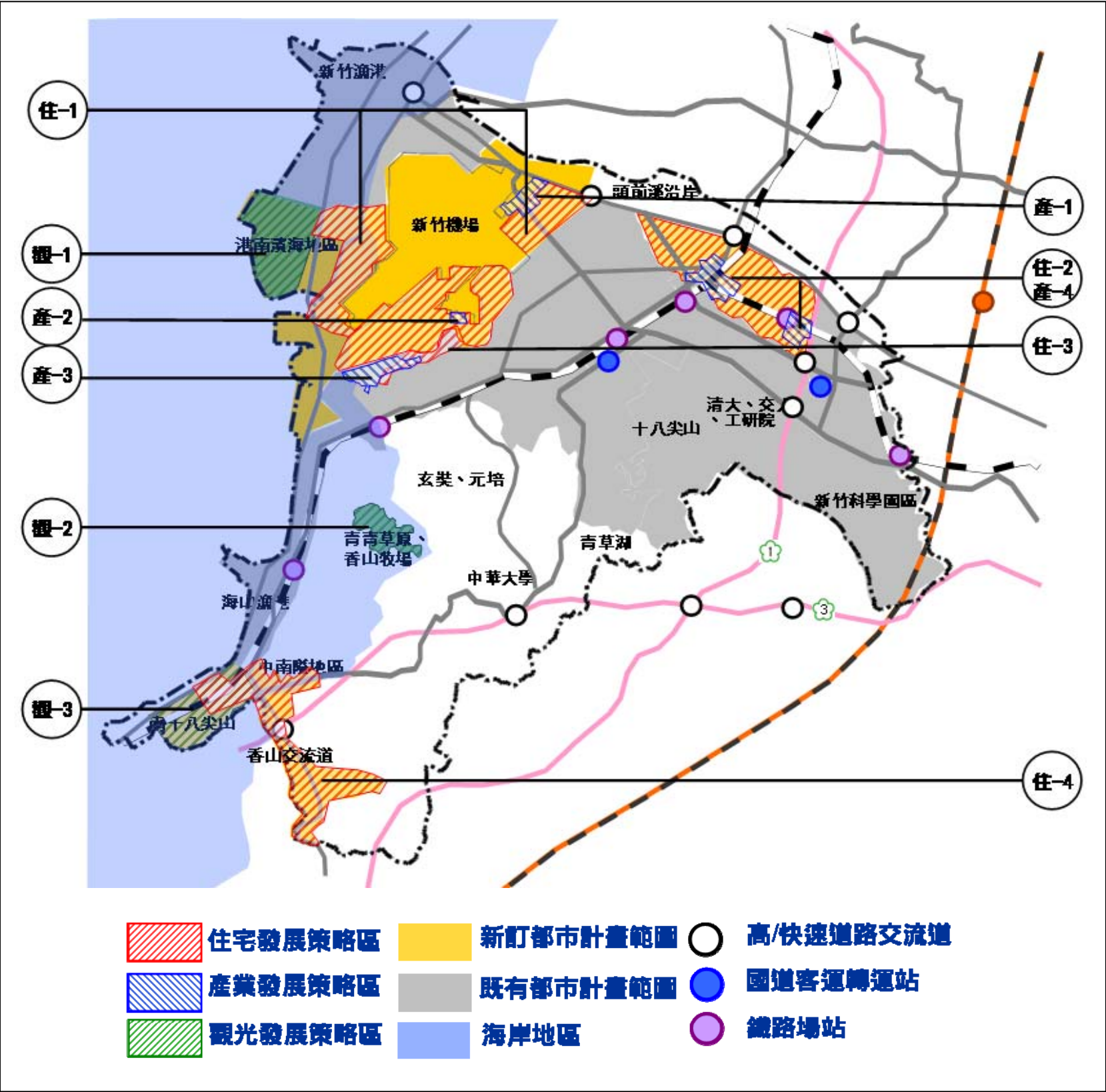


圖 6-9 全市土地使用綱要計畫圖

第四節 土地使用分區劃定與檢討

都市土地依「都市計畫法」及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定辦理變更；非都市土地尚未劃定使用分區或已有使用分區但須檢討變更者，應依土地使用分區劃定原則及劃定標準，劃定或檢討變更使用分區。

一、非都市土地使用分區屬性

(一)資源型使用分區

- 1.指特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區、河川區、海域區及非以開發設施為導向之特定專用區、風景區等。
- 2.為落實區域計畫指導資源永續保育、因應氣候變遷與國土防災功能，有關使用分區劃定或檢討變更，除應符合土地使用分區劃定及變更原則外，依區域計畫法第 15 條規定，重新檢討製定非都市土地使用分區圖時，應審慎檢視是否有不符合區域計畫所定之劃定及檢討變更原則而被劃定之使用分區，並邀同專家學者與相關局(處、室)，組成專案小組，依本計畫指示事項統籌辦理後，視需要經擬定機關提報區域計畫委員會審議同意後辦理使用分區變更。

(二)設施型使用分區

- 1.指工業區、鄉村區、風景區及特定專用區等。
- 2.設施型使用分區之變更，應依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定程序辦理。開發性質不符原使用分區劃定時，或開發性質符合使用地變更編定原則，惟其規模足以影響原使用分區劃定目的者，須辦理使用分區變更後，始得開發。
- 3.申請人(政府或民間)為推動重大建設計畫有迫切需要者，得循二階段方式申請開發許可：
 - (1)第一階段：申請人先就開發計畫之土地使用分區變更計畫申請同意，並於申請前徵詢所需公有或私有土地所有權人之意見。
 - (2)第二階段：於中央(或地方)主管機關核准期限內，再由個別需用土地開發者檢具使用地變更編定計畫申請許可。

第一階段土地使用分區變更計畫獲同意且所需土地屬公有取得同意申請開發等相關文件者或所需土地屬私有取得土地或建築物權利證

明文件者，原則得於第二階段申請前先辦理土地使用分區異動，未取得者，仍維持原土地使用分區。有關土地使用分區辦理異動、使用地變更編定計畫申請期限之原則、審查機制(如整體開發方式、書圖文件、審查條件標準)等相關事宜，由內政部會商有關機關研議。

二、非都市土地使用分區劃定或檢討變更原則

(一)特定農業區

1.劃定目的

為維持糧食安全、維護優良且完整之農業生產環境，確保農業永續發展而劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

- (1)投資重大農業改良設施地區，且經農田水利會認定可提供灌溉水源地區。
- (2)經行政院農業委員會農業試驗所認定生產力高，且面積完整達 25 公頃，農業使用面積達 80%之地區。
- (3)其他使用分區符合下列條件之一者，得檢討變更為特定農業區：
 - A.面積達 25 公頃且農業使用面積達 80%，並符合下列原則之一者：
 - (A)依據「山坡地土地可利用限度分類標準」為 1~2 級宜農牧地。
 - (B)特定專用區仍須供農業使用之土地。
 - B.位於農業經營專區或農業主管機關輔導之農業生產地區。
 - C.直轄市或縣市政府依據地方農業發展需要擬劃設為特定農業區者。

(二)一般農業區

1.劃定目的

因應糧食生產、農業多元發展及農地多功能等需求而劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

- (1)特定農業區以外，供農業使用之土地。
- (2)鄰近都市計畫或重大公共建設之農業生產地區。
- (3)特定農業區符合下列條件之一者，得檢討變更為一般農業區：
 - A.已不具劃定或變更為特定農業區之原則。

- B.經政府核定為養殖漁業生產區之土地。
- C.遭受風災、水災等重大天然災害或生產條件已改變，符合下列條件之一：
 - (A)土壤鹽分濃度高(土壤飽和抽出液電導度超過 8dS/m)。
 - (B)平均耕土層厚度少於 15 公分。
 - (C)耕土層縱切面直徑大於 7.5 公分之礫石占面積量 5%以上，果樹園 30%以上。
- D.連續 3 年地勢低窪淹水或海水倒灌，經政府單位登記在案區域。
- E.經水利主管單位確認無灌溉水源地區。
- F.距離工業區、科學園區、高鐵特定區、國（省）道交流道、都市發展用地或環保署公告受污染場址地區 100 公尺範圍內之地區。
- (4)前款劃定或檢討變更之面積應在 10 公頃以上。但因配合環境敏感、災害防免、毗鄰使用分區等事由，經直轄市或縣（市）政府認定者，得不受 10 公頃之限制。
- (5)為落實行政院核定「輔導未登記工廠合法經營方案」政策，依據工廠管理輔導法第 33 條劃定公告之特定地區，未達工業區變更規模，且經農業主管機關依方案同意變更者，其土地使用分區得由特定農業區檢討變更為一般農業區。
- (6)位屬直轄市、縣(市)區域計畫案內劃設之「非都市土地得申請新訂或擴大都市計畫」或「得申請設施型使用分區變更區位」範圍之土地，其土地使用分區得由特定農業區檢討變更為一般農業區。

(三)工業區

1.劃定目的

為促進工業整體發展，會商有關機關劃定者。

2. 劃定或檢討變更原則

- (1)工業區之劃定應依區域計畫法、產業創新條例、科學工業園區設置管理條例、環保科技園區推動計畫及農業科技園區設置管理條例等規定辦理。
- (2)工業區之設置應考量下列條件之配合：
 - A.維持聯外道路一定等級以上服務水準。

- B.能充分供應水源與電力。
- C.不妨礙國防事業設施。
- D.與鄰近地區產業開發之配合。
- E.確保公用事業設備服務設施之配合。
- F.設置緩衝綠帶減緩環境衝擊。
- G.降低環境衝擊，並符合各區污染排放總量及排放標準。
- H.工業區之開發依其使用性質及區位環境特性或依目的事業主管法令規定，得規劃下列使用地：
 - (A)公共設施用地與綠地其面積總合以全區面積之 20%以上為原則。
 - (B)綠地面積以工業區全區面積之 10%以上為原則。
 - (C)工業區內設置之住宅社區設置規模應依居住人口計算，以工業區內扣除公共設施後總面積之 10%以下為原則。

(3)其他使用分區之變更

位屬工業區以外其他使用分區之丁種建築用地，其規模達 10 公頃者，經中央目的事業主管機關依其主管法令訂定輔導方案後，得循區域計畫法第 15 條之 1 第 2 項規定變更為工業區，並簡化其申請程序。另為維持在地產業、中小企業之生存，在兼顧在地就業及環境保育前提下，屬在地產業之鄉村型小型園區，得依產業創新條例變更為工業區，其產業類型、設置規模由中央工業主管機關會商相關目的事業主管機關定之；其審查基準由內政部於非都市土地開發審議作業規範定之。

(四)鄉村區

1.劃定目的

為調和與改善農村居住與生產環境及配合政府興建住宅社區政策之需要，會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

- (1)現有聚落人口達一定規模(達 200 人以上地區，但山地鄉及離島得視實際狀況酌減之)或配合興辦住宅社區需要專案申請而劃定。
- (2)新訂或擴大鄉村區應擬具完整計畫，並循本計畫設施型使用分區變更

程序及土地使用分區變更指導原則辦理。

(3)配合政府相關農地(村)政策而規劃者，其規模得視實際需要訂定，類型如下：

- A.依農業主管機關核定之農村再生計畫，其指定之農村集居聚落。
- B.配合農村社區土地重劃條例規定辦理者。
- C.配合農業主管機關所訂農地變更法規辦理者。

(五)森林區

1.劃定目的

為保育利用森林資源，並維護生態平衡及涵養水源，依森林法等有關法令，會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

依森林法等相關法令劃定者。

(六)山坡地保育區

1.劃定目的

為保護自然生態資源、景觀、環境，與防治沖蝕、崩塌、地滑、土石流失等地質災害及涵養水源等水土保持，依有關法令會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

屬於山坡地保育利用條例或水土保持法第 3 條規定之山坡地，並具以下情形之一者：

- (1)坡度大於 30%，與坡度在 5%至 30%，但仍須加以保育之地區。
- (2)地質敏感區。
- (3)為進行水土保持、國土保安或因保護自然生態資源、景觀、環境之地區。
- (4)依山坡地土地可利用限度分類標準為第 6 級之加強保育地。
- (5)其他基於水土保持、國土保安之需要，並會商農業主管機關勘定之地區。

(七)風景區

1.劃定目的

為維護自然景觀，改善國民康樂遊憩環境，依有關法令，會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

(1)具有良好自然、文化景觀地區，可提供一般民眾休閒遊憩使用，並具備完整經營管理計畫。

(2)最小面積以 25 公頃為原則，其標準為：

A.具良好自然、文化、景觀地區。

B.特殊動、植物生態地區。

C.其他依風景區開發計畫具遊憩特性者。

(3)其他使用分區之變更

A.申請劃定非都市風景區，應依計畫屬性循資源型或設施型使用分區變更程序辦理。

B.區域計畫第 1 次通盤檢討公告前已劃定之風景區：

(A)經依法核准之開發建設及經營管理計畫者，仍得維持為風景區。

(B)於本計畫公告實施後，直轄市、縣(市)政府應檢視轄區內既有風景區之使用現況、土地適宜性及周邊土地使用情形，經評估仍有維持風景區必要者，應儘速擬定其經營管理計畫循程序報中央觀光主管機關辦理；若經評估後已無繼續維持風景區必要者，應依程序申請辦理使用分區變更作業。

C.依發展觀光條例及風景特定區管理規則劃定之國家級風景特定區、直轄市級風景特定區或縣(市)級風景特定區，且未位於環境敏感地區，尚未依區域計畫法劃定為風景區者，其申請程序及經營管理計畫得比照前項規定辦理。

(八)國家公園區

1.劃定目的

為保護國家特有之自然風景、野生物及史蹟，並供國民之育樂及研究，依國家公園法劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

- (1)具有特殊景觀，或重要生態系統、生物多樣性棲地，足以代表國家自然遺產者。
- (2)具有重要之文化資產及史蹟，其自然及人文環境富有文化教育意義，足以培育國民情操，需由國家長期保存者。
- (3)具有天然育樂資源，風貌特異，足以陶冶國民情性，供遊憩觀賞者。

(九)河川區

1.劃定目的

為保護水道、確保河防安全及水流宣洩，依水利法等有關法令，會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

河川區之劃定應依據水利主管機關依法公告之相關河川圖籍資料，以落實保護水道、確保河防安全及水流宣洩。

(十)特定專用區

1.劃定目的

申請劃定特定專用區應依計畫屬性循資源型或設施型使用分區變更程序辦理。屬設施型使用分區者，為利各目的事業推動業務之實際需要，依有關法令，會商有關機關劃定並註明其用途者。

2.劃定或檢討變更原則

依個別目的事業機關核定計畫及範圍劃定，並註明其用途。除供作農業使用者外，依個案核准之開發計畫而定。包括：

- (1)特殊建設如電力、電信、郵政、港口、漁港、機場等設施。
- (2)軍事設施。
- (3)垃圾掩埋場、廢棄物處理及污水處理等環保設施。
- (4)高爾夫球場。
- (5)學校。
- (6)工商綜合區。
- (7)殯葬設施。
- (8)遊憩設施區。

(9)土石採取場。

(10)其他經事業主管機關核定之計畫。

(十一)海域區

1.劃定目的

為促進海域資源與土地之保育及永續合理利用，防制海域災害及環境破壞，依有關法令及實際用海需要，會商有關機關劃定者。

2.劃定或檢討變更原則

(1)臺灣本島及已公告領海基線之相關島嶼：自己登記土地外圍之地籍線起至領海外界線間(包括潮間帶、內水、領海範圍)未登記水域。

(2)其他未公告領海基線者：自己登記土地外圍之地籍線起，至該地區水域範圍，該範圍參照國防部 93 年 6 月 7 日猛獅字第 0930001493 號公告修正「臺灣、澎湖、東沙、金門、東碇、烏坵、馬祖、東引、亮島、南沙地區限制、禁止水域範圍及事項」劃定。

三、都市土地

(一)配合辦理事項

考量本市刻正辦理將現行 6 處都市計畫整併為 1 處都市計畫，未來都市計畫地區應依區域計畫之計畫年期及指派之計畫人口數，逐步辦理都市計畫通盤檢討並納入辦理。

(二)都市計畫農業區發展定位

依全國區域計畫之指導，基於環境永續發展及政府資源有效利用，城鄉發展應優先使用既有都市計畫地區，透過辦理都市更新、開發都市整體發展地區或政策引導等方式，將居住、商業及產業等相關活動儘量引導至都市計畫地區。倘有新增住商發展需求(如當地都市計畫之發展率超過 80%者)，且確實無法將人口引導鄰近都市計畫地區者，應優先變更使用既有都市計畫農業區，以符合成長管理概念。

考量本市刻正辦理將現行 6 處都市計畫整併為 1 處都市計畫及辦理 3 處新訂都市計畫區，依本計畫之人口及居住用地之發展需求預測，民國 115 年計畫人口總數為 50 萬人，需新增之住宅區面積需求約 423~535 公頃(詳第三章)，其中「現行 6 處都市計畫整併後之都市計畫」約 65.88~

87.84 公頃，建議指認鄰近市中心之「原變更新竹(含香山)都市計畫」農業區為住宅發展策略區，其餘地區之都市計畫農業區則俟未來實際發展需求再予檢討。

此外，為提供足量的商務服務用地，鼓勵引入生產者服務業以營造吸引產業留駐新竹市，強化科學園區外溢效果，位於變更新竹(含香山)都市計畫之浸水地區則因鄰近台 61，交通條件便利，指認浸水地區為產業發展策略區，面積約 56 公頃。

(三)都市計畫保護區發展定位

- 1.具特殊劃設目的之保護區，仍需維持為保護區。
- 2.非具特殊劃設目的之保護區，得視地區條件適度檢討：
 - (1)地形平坦地區：應視是否位於環境敏感區、實際發展現況及發展潛力，檢討調整為適當土地使用分區及公共設施用地。
 - (2)地形陡峭地區：仍應以維護自然景觀和水土保持為目的，以維持劃設保護區為原則。

(四)都市計畫工業區發展定位

都市計畫工業區使用率高且現況營運良好者、位於產業群聚核心地區應優先保留維持產業發展利用；其餘如為配合中央或地方重大建設及整體都市發展、或缺乏產業規模且作工業使用之土地面積比例偏低等已不適維持工業使用地區、或是現況已發展但作住宅、商業、其他使用或申請省施行細則第 18 條工業區容許使用等非工業利用之工業區，皆應透過都市計畫檢討變更，轉型供其他發展利用。

表 6-9 都市計畫區發展腹地需求一覽表

計畫名稱		115 年 計畫人口 (人)	農業區 面積 (公頃)	115 年新增住宅區或產業 用地需求考量因素說明	新增住宅 區可供居 住人口數 (人)	新增住 宅區面 積需求 (公頃)	新增產業 用地面積 需求 (公頃)	備 註
現 行 都 市 計 畫 區	變更新竹(含香山)都市計畫	238,500	116.45	1. 考量本市刻正辦理將現行 6 處都市計畫整併為 1 處都市計畫，整併後都市計畫之 115 年計畫人口數訂為 386,500 人。 2. 配合住宅供需及都市計畫工業區、農業區、保護區變更發展需求，本市有新增居住空間需求。 3. 115 年計畫人口數－可建築用地可容納人口數＝20,271 人，作為後續檢討本市都市計畫工業區、農業區及保護區變更為可供居住用地之變更發展總量依據。 4. 浸水地區因鄰近台 61，交通條件便利，故指認為產業發展策略區。	20,271	65.88 ～ 87.84	56.00	
	擬定新竹科技特定區計畫	21,500	0					
	新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)	53,000	0					
	擴大及變更新竹市(朝山地區)都市計畫	11,000	115.89					
	擴大及變更新竹漁港特定區主要計畫	27,500	228.57					
	變更高速公路新竹交流道附近地區特定區計畫(新竹市部分)	35,000	58.71					
	小計	386,500	514.20	-	20,271	65.88 ～ 87.84	56.00	

第五節 土地使用分區管制

一、都市土地

已發布都市計畫，及依都市計畫法第 81 條規定為新訂或擴大都市計畫而先行劃定計畫地區範圍，實施禁建之土地。

(一)土地使用分區劃定

1.劃定目的

為改善居民生活環境，並促進市、鎮、鄉街有計畫之均衡發展，依都市計畫法劃定者。

2.劃定原則

(1)依都市計畫法第 9 條分為市(鎮)計畫、鄉街計畫及特定區計畫等 3 種，其劃定原則分別如同法第 10 條至第 12 條之規定。

(2)各都市計畫之使用分區及其管制均按都市計畫法第 32 條至第 41 條規定辦理。

3.使用說明

依公告實施之都市計畫內容辦理。

(二)土地使用分區及用地變更

依都市計畫法及都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定辦理。

(三)土地使用分區管制

依都市計畫法及都市計畫管制使用。

(四)其他規定

為因應環境敏感、氣候變遷等議題，落實集約都市、防災規劃及人本交通等理念，區域計畫公告實施後，區域內之都市計畫及有關開發或建設事業計畫之內容與建設時序，皆應與區域計畫密切配合；原已發布實施之都市計畫不能配合者，該都市計畫應即通盤檢討變更。都市計畫地區之土地使用分區管制建議於通盤檢討時，除依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定辦理外，亦應將下列土地使用管制內容納入：

1.位於環境敏感區之都市土地，應就生態資源保育、環境資源保護、防災

滯洪及維護文化景觀等目的，檢討訂定土地使用分區管制規定，以降低因人為開發活動而產生的環境負面效應。如遇陡峭地區(四級坡以上地區)，建議規劃為開放性公共設施或保護區。

2.建議納入節能減碳、綠化、透水、滯洪、排水、防災等規定，以減緩因氣候變遷造成之環境衝擊，並提升防災能力。

3.活動斷層經過地區

(1)依「實施區域計畫地區建築管理辦法」公告之「活動斷層兩側一定範圍」應依該法第4條之1規定辦理，略以：「活動斷層線通過地區，當地縣（市）政府得劃定範圍予以公告，並依左列規定管制：一、不得興建公有建築物。...，其建築物高度不得超過二層樓、簷高不得超過七公尺，並限作自用農舍或自用住宅使用。...。惟依「全國區域計畫環境敏感地區分組第一次專案小組審查會議紀錄(103.01.21)」，將「活動斷層兩側一定範圍」將納入全國區域計畫環境敏感地區第1級，故後續如公告納入第1級時，則應依全國區域計畫(102.10)之指導，避免作非保育目的之發展及任何開發行為。

(2)依「地質法」公告劃定之「活動斷層地質敏感區」，依「全國區域計畫環境敏感地區分組第一次專案小組審查會議紀錄(103.01.21)」將仍維持環境敏感地區第2級，故後續如公告納入第2級時，則應依全國區域計畫(102.10)之指導，加強管制條件，規範土地使用種類及強度；並依地質法第8條規定略以：「土地開發行為基地有全部或一部位於地質敏感區內者，應於申請土地開發前，進行基地地質調查及地質安全評估。」

4.為降低或避免南寮漁港之開發衝擊鄰近生態，建議未來港口進行開發行為時應依開發行為環境影響評估作業準則執行環境影響評估作業。

5.為促進綠色交通發展，應專案評估劃設大眾運輸專用道之必要性與可行性，適度於新闢道路預留大眾運輸路權寬(長)度。

6.主要人潮活絡路段應評估優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度、指認自行車路權與路網之必要性與可行性，並與既有自行車路網銜接串聯。

7.考量公平正義原則，雖依行政院81年7月28日臺81內字第26274號函「因都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地者，應辦理區段徵收」；惟依行政院91年12月6日院臺內字第0910061625號

函示有八種例外情形，可不採區段徵收方式開發；故建議其中屬「現有聚落合法建築密集者」仍應訂定合理負擔機制。且依「區段徵收實施辦法」，需用土地人應於內政部區域計畫委員會或內政部都市計畫委員會審議通過前，向內政部土地徵收審議小組報告其公益性及必要性。

二、非都市土地

依區域計畫法施行細則第 13 條及第 15 條規定，將都市計畫範圍外之土地劃定為各種使用分區及編定各種使用地，據以管制土地使用。又為使用分區劃定及使用地編定檢討需要，訂有製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知。

(一)管制規定

非都市土地各使用分區，應依屬性為不同性質及程度之管制，並以編定之使用類別作為實際管制之依據。

- 1.應按各使用分區分別研擬使用地之容許使用項目、許可使用細目及其附帶條件。
- 2.各種使用地之容許使用項目(或許可使用細目)與其使用分區不完全適宜時，應予適當條件之管制。
- 3.在不違背使用分區性質原則下允許變更編定使用地。

(二)管制內容

1.特定農業區

- (1)維持糧食質量之安全，維護大面積、生產條件優良及完整之農地資源，提升區域農業經營效益。
- (2)推動農村再生計畫，建立融合生產、生活與生態之良性體系，改善農村生產，達成城鄉發展之均衡。
- (3)特定農業區農牧用地應以農業生產及其相關設施使用為原則，避免非農業之零星、蛙躍式之利用，亦不得影響毗鄰農業生產環境；減少非農業使用項目容許於該區設置，且禁止後續新增容許非農業使用項目。
- (4)經政府規劃設至農產專業區，得依目的事業主管機關整體規劃需求，彈性處理土地使管理事宜。

2.一般農業區

- (1)供農業生產及農業相關產業發展所需設施使用，並得依其產業特性給予不同程度之使用管制。
- (2)檢討變更為一般農業區者，不得破壞毗鄰地區原有農水路之灌溉功能及農業生產環境。
- (3)依農業發展多元需求，規劃為農業生產、加工、綠能或物流等專業區等。
- (4)前開專區內之農地管理，得依目的事業主管單位整體規劃需求，彈性處理。

3.工業區

- (1)依法劃設之工業區應循土地使用變更許可方式進行開發使用，其內容須符合本計畫之土地開發指導原則相關規定，並依核定之計畫內容實施開發管理。
- (2)工業區供需須作審慎分析，以確定申請開發之工業區確屬必要，對於區址之土地使用適宜性，須予充分探討，以確保計畫之可行性；另工業區之開發行為應避免導致天然植生覆被過度減損，或影響水源涵養，危害水質或導致土壤流失等情事。
- (3)為使工業區開發與鄰近地區環境特性相配合，基地內應提供必要之公共及服務設施，除須滿足工業區內之需要外，且須與區外鄰近之服務設施相配合。
- (4)根據工業區型態，適當規劃工業區土地使用內容與配置。
- (5)工業區內工廠除自行設計污染防治設施外，管理機構應集中設置污染防治設施、規劃輸送路徑、管線，以收集區內污染物，處理至符合排放標準，並依據環保相關法規規定設置監測設施，於區內設置相關環境監測措施。

4.鄉村區

- (1)除提供農村集居所需之農漁村住宅、農業產銷設施、文化設施外，應參考表 6-10，檢討提供充足之公用及公共設施。

表 6-10 鄉村區公共設施及公用設備表

設施規模	教育文化設施	運動遊憩設施	衛生保安設施	交通設施	公用設備	商業設施
人口 2000 人 以上 或 土地面積 1 公頃 以上	小型集會堂 社區活動中心 國小、國中 托兒所(幼稚園) 小型圖書館 老人安養照顧機 構或社區式服務 設施	鄰里公園 兒童遊樂場 運動場 綠地 廣場	衛生室 分駐所 消防站	8 米以上聯 絡道路 車站 小型停車場	自來水系統 電力系統 郵政代辦所 電信代辦所 垃圾處理場 加油站 下水道	批發市場 農產品集 貨場 零售市場
人口 200- 2000 人 或 土地面積 1 公頃 以下	社區活動中心兼 圖書館托兒所 (幼稚園)	鄰里公園兼兒 童遊樂場	保健室	廣場兼停車 場	自來水系統 電力系統 郵政代辦所	零售市場

(2)現有鄉村區應由直轄市、縣(市)政府視實際需要逐年辦理農村社區土地重劃，以落實公共設施之實質建設。

(3)配合政府農村再生或農村社區土地重劃等相關農地(村)政策規劃，兼顧生態、改善農業生產環境、提供生活所需之必要性公共設施，而需適度擴大鄉村區規模者，得視實際需要由內政部會商有關機關，就擴大規模門檻及應設置公共設施或必要性服務設施比例等之整體性規劃相關事項，於非都市土地開發審議作業規範及非都市土地使用管制規則，予以適當之簡化。

5.森林區

(1)為兼顧資源永續發展、國土保安與水土保持，區內土地使用應以維持其永續性為原則，區內森林遊樂區之發展與經營管理，應以自然教育功能為主。

(2)為加強森林涵養水源功能，森林經營應配合集水區之保護與管理。

(3)為加強國土保育，避免水源保護地區過度開發，影響生態環境，應重新檢討森林區之各種使用地之容許使用項目。

6.山坡地保育區

(1)山坡地保育區仍秉持以保育為目標，任何使用均避免影響水土保持、國土保安與資源保育為原則；另本區之土地使用因限於環境敏感之特質，應依本計畫之相關管制原則辦理。

- (2)山坡地保育區容許做為國土保安、生態保護、古蹟保存、農牧等使用；另依山坡地保育利用條例規定，經農業主管機關審核認可，得為林業使用。
- (3)山坡地保育區之土地變更，其開發計畫及水土保持計畫之審查，應落實以集水區整體保育觀點辦理，避免影響國土保安。
- (4)為加強保育，應重新檢討山坡地保育區之農牧用地及林業用地之使用管制。

7.風景區

- (1)風景區內之土地使用應配合資源特性妥適規劃，並應依核定之計畫進行開發、保育與使用管理。本區之開發計畫，須符合本計畫土地使用分區變更指導原則相關規定。
- (2)風景區內名勝、古蹟、特殊動(植)物生態地區及重要資源地區，目的事業主管機關應會商有關機關訂定保育維護計畫，嚴加維護避免破壞。
- (3)已劃定為資源型風景區之土地，變更為設施型開發使用，其興辦事業計畫於原使用分區內申請使用地變更編定，達一定規模足以影響原土地使用分區劃定目的者，應依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定程序辦理。

8.河川區

- (1)經劃為河川區者，區內土地使用編定以供水利設施或不妨礙其經營管理之使用為主，其原劃定為河川區前，已編定為甲、乙、丙、丁種建築用地及各種使用地暫予轉載，其不符河川區之使用地編定原則或因應河川管理上需要者，由水利主管機關循適法途徑變更為適當使用地，在未變更編定為適當使用地前，仍受水利法及相關法令之管制。
- (2)河川區之劃定，宜由水利主管機關於公告河川區域及其河川圖籍資料時，加強與民眾之溝通、協調後，將上述資料送交直轄市、縣(市)政府依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 1 款檢討變更為河川區。河川圖籍陳舊需更新或未公告河川區域者，應儘速辦理更新或公告。河川區劃定後得視河川治理之需要，由水利主管機關辦理徵收，其使用地變更編定為水利用地。
- (3)河川區之劃定，遇有現況已劃定為其他使用分區者，除國家公園區

外，得視保護水道、確保河防安全及水流宣洩之需要，優先劃定為河川區。

9.特定專用區

- (1)經劃為特定專用區者，其開發主體須提供必要之公共及服務設施，並視實際需要，於區內規劃配置緩衝地與隔離綠帶，以阻隔相鄰之不相容使用。
- (2)各特定專用區應按核定計畫內容辦理開發及使用地變更。

10.海域區

- (1)海域區編定為海域用地。其使用以生態保育為原則，並保障公共安全及公共通行權。
- (2)海域區應依現況及未來發展之需要，就港口航道、漁業資源利用、礦業資源利用、觀光旅遊、海岸工程、海洋保護、原住民族傳統使用、特殊用途及其他使用等類別分級容許使用。
- (3)海域區之填海造地開發，應循非都市土地使用分區變更或納入都市計畫方式辦理。

(三)管制執行

- 1.非都市土地使用分區劃定及使用地編定後，由直轄市或縣(市)政府管制其使用，並由當地鄉(鎮、市、區)公所隨時檢查，其有違反編定使用者，應即報請直轄市或縣(市)政府處理。又鄉(鎮、市、區)公所辦理前項檢查，應指定人員負責。
- 2.非都市土地之建築管理，應依實施區域計畫地區建築管理辦法及相關法規之規定；其在山坡地範圍內者，應依山坡地建築管理辦法之規定。
 - (1)交通、水利、採礦設施，以各該目的事業主管機關核准之計畫為限。
 - (2)建築基地臨接公路應依公路法及有關法規辦理，並應經當地主管建築機關指定建築線。
 - (3)山坡地申請建築除依實施區域計畫地區建築管理辦法外，並依山坡地建築管理辦法之規定辦理。
 - (4)地政主管機關應依前述內容管制非都市土地之使用，並得視實際需要隨時檢討管制內容。

第七章 實施計畫及單位

依據全國區域計畫(草案)之指導及區域計畫法第 20 條規定，於新竹市區域計畫公告實施後，各相關機關應配合辦理事項如表 7-1 所示。

表 7-1 新竹市政府應辦及配合事項一覽表

類別	應辦及配合事項	主辦機關	協辦機關	辦理時程
一、非都市土地使用分區圖及編定用地檢討作業	依區域計畫法第 15 條及本市區域計畫之指導、規定，辦理河川區、森林區、風景區、特定農業區、一般農業區等非都市土地資源型使用分區劃定或檢討變更。	新竹市政府地政處	新竹市政府都市發展處	本計畫公告實施後 1 年內
二、設施型使用分區申請變更程序作業	依本計畫所訂開發利用申請設施型使用分區變更區位，訂定簡易審查作業程序。	新竹市政府產業發展處、城市行銷處	新竹市政府地政處	本計畫公告實施後 1 年內
三、新訂都市計畫	依據新訂都市計畫區位，由都市計畫擬定機關視開發期程，依據都市計畫法規定申辦擬定作業。	新竹市政府都市發展處	新竹市政府地政處	本計畫公告實施後 5 年內
四、都市計畫通盤檢討作業	(一)檢討環境敏感區範圍變更為保護區、開放空間型公共設施、或其他適當分區。 (二)因應氣候變遷，強化防災計畫及落實規範透水面積、留設滯洪與蓄洪緩衝空間，並加強水資源回收利用。 (三)海岸地區之都市計畫優先辦理通盤檢討，檢討海岸保護、防護綜合治理規劃，以確保人民	新竹市政府都市發展處	新竹市政府地政處	本計畫公告實施後 5 年內

類別	應辦及配合事項	主辦機關	協辦機關	辦理時程
	生活與居住之安全無虞。			
五、海域區利用管理	配合中央訂定海域地區使用管制原則，落實海域區利用管理。	各目的事業主管機關	新竹市政府地政處、新竹市政府都市發展處	經常辦理
六、加強辦理土地違規使用查處	加強辦理並定期彙報土地違規使用之查處情形。	新竹市政府都市發展處	新竹市政府工務處、新竹市政府產業發展處	經常辦理
七、新竹市區域計畫第一次通盤檢討	依區域計畫法第 13 條規定辦理新竹市區域計畫第一次通盤檢討作業。	新竹市政府都市發展處	新竹市政府各相關單位	--